Nr 9 WARSZAWA, DNIA 20 WRZEŚNIA 1926 r. ROK V



ILUSTROWANE CZASOPISMO SPORTOWO-TECHNICZNE

ORGAN AUTOMOBILKLUBU POLSKI ORAZ KLUBÓW AFILJOWANYCH

REVUE SPORTIVE ET TECHNIQUE DE L'AUTOMOBILE

ORGANE OFFICIEL DE L'AUTOMOBILE-CLUB DE POLOGNE ET DES CLUBS AFILIÉS

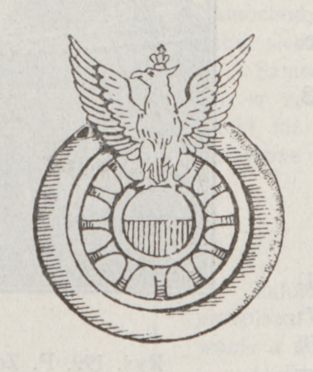
WYCHODZI RAZ W MIESIĄCU

REDAKCJA: UL. OSSOLIŃSKICH 6 — TELEFON 287-05 (AUTOMOBILKLUB)

REDAKTOR PRZYJMUJE CODZIENNIE OD 2 DO 3

ADMINISTRACJA: OSSOLIŃSKICH 6 — TELEF. 287-05 (OTWARTA CODZIENNIE OD 10 DO 3)

KONTO CZEKOWE P. K. O. 4764



REDAKTOR: INŻ. R. MORSZTYN WYDAWCA: AUTOMOBILKLUB POLSKI

KIEROWNIK DZIAŁU TECHNICZNEGO: STAN. SZYDELSKI

PRENUMERATA:

Rocznie	24 zł.
Kwartalnie	6 zł.
Zagranicą	32 zł.

CENA OGŁOSZEŃ:

	1/1	1/2	1/4	1/8	1/16
2 i 3-cia okładka za tekstem	240	140	85	50	30
4 okł., przed tekstem i w tekście . .	300	180	100	60	40
Wklejka	360	210	—	—	—

Fotografje i klisze na rachunek klijenta.

TREŚĆ NUMERU:



Automobilklub Polski

Sekretarjat czynny od godz. 10 do 4 pp. Tel. 135-86.

KOMUNIKAT

Na posiedzeniu Komitetu w dniu 18 sierpnia 1926 r., przyjęci zostali na członków A. P.:

1. Fryderyk Bertoni, 1, ul. Szaszkiewicza, Lwów,
2. Juljusz Babecki, 49, Marszałkowska m. 3, Warszawa,
3. Artur hr. Potocki, Buczacz, Małopolska,
4. Michał Kozłowski, 26, Wspólna, Warszawa,
5. Tadeusz Fijałkowski, 73, Koszykowa, Warszawa,
6. Jan Sokolnicki, Szwejki Wielkie, p. Biała Rawska,
7. Kazimierz Jaskulski, 16, Wilcza m. 3, Warszawa.

RALLY PAPER

W dniu 29 sierpnia odbyła się zorganizowana przez Komisję Sportową A. P., wycieczka klubowa, połączona z zabawą „Rally Paper" na odcinku Warszawa — Wyszków — Radzymin (137 km.).

Najlepszy czas w kategorji pań, wykazała p. Zofja Marjańska, na samochodzie Buick, przybywając na miejsce postoju komandorów w 2 g. 38 m. Drugą była p. Tuszyńska, na sam. Chevrolet, a trzecią p. Marchlewska na Fiacie.

W kategorji panów, w najlepszym czasie przybył p. Janusz Regulski, na Bugatti — 2 g. 04 m. Dalsze miejsca zajęli: p. Liefeld, na sam. Citroën i p. Hahn na sam. Laurin Klement.



Rys. 199. P. Zofja Marjańska zwycięzczyni Rally Paper A. P. w kategorji pań.



Rys. 198. Zwycięscy Rally Paper Automobilklubu Polski, p. Regulski na Bugatti i p. Marjańska na Buick.

ZMIANA W MIĘDZYNARODOWYM KALENDARZU SPORTOWYM.

Automobilklub Republiky Ceskoslovenske podaje do wiadomości, że Zapadocesky Autoklub w Plzni był zmuszony odwołać projektowany na dzień 5 września r. b. pierwszy wyścig międzynarodowy samochodów na drodze Dobrany — Pilzno.

ZAWIADOMIENIE.

Międzynarodowy Związek Automobilklubów Uznanych zawiadamia, że Automobilklub Niemiec zdyskwalifikował kierowcę, p. Chrystjana Pachtnera z Monachjum aż do 31 grudnia 1927 roku.



Rys. 200. P. Janusz Regulski zwycięsca w kategorji panów na Rally Paper A. P.



Śląski Klub Automobilowy

Katowice, Poprzeczna 6.

REGULAMIN
ŚLĄSKIEGO RAIDU SAMOCHODOWEGO Ś. K. A.

Śląski Klub Automobilowy urządza w dn. 18 — 19 września 1926 roku

I. ŚLĄSKI RAID SAMOCHODOWY

następującym szlakiem: Katowice — Tarnowskie Góry — Lubliniec — Częstochowa — Koziegłowy — Siewierz — Pilica — Wolbrom — Olkusz — Chrzanów — Oświęcim — Kęty — Andrychów — Żywiec — Bielsko — Skoczów — Cieszyn — Próchna — Pawłowice — Wodzisław — Rybnik — Żory — Pszczyna — Nowy Bieruń — Mysłowice — Siemianowice — Królewska Huta — Nowa Wieś — Halemba — Mikołów — Tychy — Katowice.

§ 1.

Raid jest organizowany zgodnie z przepisami regulaminu Komisji Sportowej Automobilklubu Polski w Warszawie.

§ 2.

Raid rozpoczyna się w Katowicach dnia 17 września o godzinie 17-tej przyjęciem samochodów przez komisarzy sportowych, poczem wozy odstawione będą do parku samochodowego.

Wyjazd nastąpi dnia 18 września o godz. 5-tej rano. Cała przestrzeń podzielona jest na dwa etapy, a mianowicie:

I. ETAP: DNIA 18 WRZEŚNIA:

Katowice — Tarnowskie Góry — Lubliniec — Częstochowa — Koziegłowy — Siewierz — Pilica — Wolbrom — Olkusz — Chrzanów — Oświęcim — Kęty — Andrychów — Żywiec — Bielsko. Razem km. 350.

II. ETAP: dnia 19 września:

Bielsko — Skoczów — Cieszyn — Próchna — Pawłowice — Wodzisław — Rybnik — Żory — Pszczyna — Nowy Bieruń — Mysłowice — Siemianowice — Król. Huta — Nowa Wieś — Halemba — Mikołów — Tychy — Katowice. Razem 250 kilometrów.

Cała przestrzeń wynosi około 600 km.

§ 3.

Raid prowadzą z ramienia Komisji Sportowej Ś. K. A. Komandor i dwaj Wicekomandorowie, których rozporządzenia obowiązują na równi z regulaminem, o ile nie są sprzeczne z jego zasadniczemi postanowieniami.

Uczestnicy Raidu mają prawo w ważniejszych wypadkach żądać pisemnego potwierdzenia wydanego rozporządzenia. Komandor, względnie Wicekomandorowie będą wydawać rozporządzenia na następny dzień przy wieczornej odprawie.

§ 4.

UCZESTNICY KONKURSU.

Udział w Raidzie mogą wziąść członkowie Polskich Klubów samochodowych oraz osoby wprowadzone przez dwu członków rzeczywistych Ś. K. A.

Do Raidu dopuszczone będą wszystkie samochody, odpowiadające wymaganiom zawartym w § 5 niniejszego regulaminu Komisji Sportowej A. P. dla samochodów turystycznych. Samochody nie mogą być mniejsze niż 2-wu osobowe, przyczem siedzenia zapasowe nie będą brane pod uwagę.

Samochody mogą stawać do konkursu pojedyńczo lub też w zespołach, przyczem jako zespół uważane będą nie mniej niż 3 samochody jednej marki (niezależnie od typu) zgłoszone razem do konkursu.

§ 5.

WYEKWIPOWANIE SAMOCHODU.

Zgłoszone samochody powinny odpowiadać ustawowym przepisom bezpieczeństwa i posiadać turystyczne wyekwipowanie a mianowicie:

1) Błotniki z materjału sztywnego minimalnej szerokości 20 cm., przykrywające wszystkie cztery koła i sięgające conajmniej do przedniej stycznio-pionowej przedniego koła i do strony zewnętrznej tylnego koła i przykrywające conajmniej ⅓ część obwodu koła.

2) Budę z materjału nieprzemakalnego, przykrywającą przy podniesieniu wszystkie siedzenia.

3) Siedzenia i oparcia muszą być miękkie, wyścielane, szerokości nie mniej niż 45 cm. na osobę.

4) Rury wydmuchowe muszą być wszystkie sprowadzone do tłumika. Koniec wylotu tłumika musi sięgać minimum 30 cm. przed tylną osią. Ewentualne otwieranie tłumika dozwolone jest pod nadwoziem przed tłumikiem.

5) Oświetlenie dobrze działające również przy nieczynnym silniku.

6) Maskę na silnik, nakrywającą wszystkie części silnika i sięgającą od chłodnicy do deski czołowej.

§ 6.

KIEROWCY I MECHANICY.

Do prowadzenia samochodu dopuszcza się 1 osobę, która jedynie jest uprawniona do kierowania. Do wykonania wszelkich robót przy samochodzie w czasie całej drogi dopuszczony jest także i pomocnik kierowcy.

Kierowca powinien posiadać oprócz zwykłego pozwolenia na prawo jazdy jeszcze licencję sportową A. P., wydaną przez Komisję Sportową A. P. Zgłoszenia o wydanie licencji sportowej należy kierować do Komisji Sportowej Ś. K. M. najpóźniej do dnia 15/IX b. r., podając imię i nazwisko, stały

adres, rok i miejsce urodzenia, przynależność państwową, datę i numer pozwolenia na prawo kierowania samochodem.

§ 7.

OBSADA SAMOCHODÓW.

Wszystkie samochody stające do konkursu muszą być obsadzone taką ilością osób, ile jest miejsc w danym samochodzie, pzyczem siedzenia zapasowe nie będą brane pod uwagę. W razie gdyby w danym samochodzie nie było dostatecznej obsady, Komisja Sportowa ma prawo tem miejscem dysponować.

W każdym samochodzie musi być zarezerwowane 1 miejsce dla kontrolera.

§ 8.

ZAPISY.

Zgłoszenia samochodu do konkursu należy kierować do Sekretarjatu Ś. K. A., Katowice, Poprzeczna 6, na specjalnej deklaracji na każdy samochód oddzielnie. Deklaracje wydaje na żądanie Sekretarjat Ś. K. A. Formularze niedokładnie wypełnione nie będą brane pod uwagę. Zapisy przyjmowane będą do dnia 11-go września za zwykłą opłatą, do dnia 16-go września za podwójną opłatą, po tym zaś terminie zapisy mogą być uwzględnione tylko za zgodą Komisji sportowej Ś. K. A. i na warunkach przez nią podanych.

Komisja Sportowa Ś. K. A. może odmówić przyjęcia zapisu bez podania powodu.

§ 9.

WPISOWE.

Wpisowe wynosi 25 zł. od samochodu. Od zespołów pobiera się wpisowe za każdy samochód oddzielnie, a prócz tego za zespół 100 zł. Wpisowe należy wnieść równocześnie z zapisem do Komisji Sportowej Ś. K. A., lub przekazać przez P. K. O. na konto Nr. 304296.

Zapisy bez opłaty wpisowego są nieważne.

Wpisowe zwraca się tylko w tym wypadku, jeżeli samochód nie został przyjęty przez Komisję Sportową z powodu nieodpowiadania warunkom wymienionym w § 5, jeżeli zapis nie został przyjęty (§ 8), lub gdyby Ś. K. A. musiał zaniechać urządzenia konkursu.

§ 10.

KATEGORJE.

Samochody biorące udział w konkursie podzielone są w myśl § 14 Regulaminu Komisji Sportowej A. P. na następujące kategorje:

Kat. A.	powyżej	8.000 cm³			
„ B.	od	5.000 „	do	8.000 cm³	
„ C.	„	3.000 „	„	5.000 „	wyłącz.
„ D.	„	2.000 „	„	3.000 „	„
„ E.	„	1.500 „	„	2.000 „	„
„ F.	„	1.100 „	„	1.500 „	„
„ G.	„	750 „	„	1.100 „	„

Powyższy podział na kategorje służy tylko dla określenia czasu na przebycie każdego etapu oraz obliczenia przepisowej szybkości, w żadnym jednak razie nie służy na przyznanie nagród w ogólnej klasyfikacji.

§ 11.

ŚREDNI CZAS NA PRZEBYCIE ETAPÓW.

Średni czas na przebycie każdego z etapów ustanawia się maksymalny czas według następującej średniej szybkości:

Kategorja	A. 45	klm.	na 1 godzinę
„	B. 42.5	„	„ „
„	C. 40	„	„ „
„	D. 37.5	„	„ „
„	E. 35	„	„ „
„	F. 32.5	„	„ „
„	G. 30	„	„ „

Nieosiągnięcie tej średniej szybkości, względnie przekroczenie czasu przepisanego na przejazd każdego z etapów a obliczonego wedle powyższych średnich chyżości karane będzie za każdą minutę opóźnienia 1 punktem karnym.

Komandor ma prawo na podstawie zebranych przez niego informacyj o stanie dróg zniżyć wyjątkowo średnią szybkość, lecz nie więcej jak o 30 proc.

Aby uniknąć ewentualnych wypadków przez osiąganie zbyt wielkiej szybkości, każdy samochód jadący na którymkolwiek z etapów ze średnią szybkością ponad 60 klm. na 1 godzinę, karany będzie 5 punktami karnemi za każdą minutę wczesnego przyjazdu.

Dokładny czas minimalny i maksymalny na przebycie każdego etapu będzie obliczony i podany w książkach drogowych.

§ 12.

PRÓBA SZYBKOŚCI I ELASTYCZNOŚCI.

W czasie konkursu odbędą się w ostatnim etapie następujące próby:

1) elastyczności silnika na terenie równym między Murckami a Giszowcem, na przestrzeni 300 mtr., na której należy na największym biegu (prise directe) osiągnąć możliwie najniższą szybkość.

Przy powyższej próbie ustanawia się maksymalny czas dla wykazania najmniejszej szybkości na przestrzeni 300 mtr.

samochody kat. A. — czas maksym. odpow. średn. szybk. na 1 godz.	16 klm.
samochody kat. B. — czas maksym. odpow. średn. szybk. na 1 godz.	15 „
samochody kat. C. — czas maksym. odpow. średn. szybk. na 1 godz.	14 „
samochody kat. D. — czas maksym. odpow. średn. szybk. na 1 godz.	12 „
samochody kat. E. — czas maksym. odpow. średn. szybk. na 1 godz.	10 „
samochody kat. F. — czas maksym. odpow. średn. szybk. na 1 godz.	9 „
samochody kat. G. — czas maksym. odpow. średn. szybk. na 1 godz.	8 „

Przekroczenie tej szybkości karane będzie 0,5 punkta karnego za każdy choćby zaczęty kilometr osiągniętej większej szybkości, natomiast osiągnięcie mniejszej szybkości niż przepisano nagradzane będzie 0,2 punkta dodatniego za każde pełne 100 mtr. osiągniętej mniejszej szybkości, licząc w stosunku godzinowym.

2) Próba szybkości na terenie równym (kilometr z rozbiegiem) między Giszowcem a Katowicami.

samochody	kategorji	A. — 90	klm.	na godzinę
„	„	B. — 85	„	„ „
„	„	C. — 80	„	„ „
„	„	D. — 75	„	„ „
„	„	E. — 70	„	„ „
„	„	F. — 65	„	„ „
„	„	G. — 60	„	„ „

nieosiągnięcie przepisanej szybkości przy powyższej próbie karane będzie za każde 100 mtr. osiągniętej mniejszej szybkości po 0,2 punkta karnego. Osiągnięcie większej szybkości niż przepisana nagradzane będzie za każdy kilometr 0,5 punktów dodatn.

Dokładne oznaczenie terenu przeznaczonego na próby powyższe będzie zakomunikowane przez Komandora, oraz oznaczone na terenie. Czas maksymalny, względnie minimalny przy tych próbach podany będzie w książkach drogowych dla każdego samochodu z osobna.

§ 13.

PRÓBA ELASTYCZNOŚCI SILNIKA.

Próba elastyczności silnika odbędzie się w czasie trwania konkursu (patrz § 12) w celu wykazania możliwie naj-

mniejszej szybkości na najwyższym biegu. W tym celu w odległości około 100 mtr. od miejsca rozpoczęcia próby kontroler techniczny usiądzie obok kierowcy, który po kompletnem odhamowaniu samochodu i włączeniu stopniowo biegu najwyższego (prise directe) przejedzie wyznaczoną przestrzeń 300 m. z najmniejszą szybkością, przyczem biała linja oznaczona na szosie powinna być stale między kołami samochodu. Każde przejechanie lub najechanie, choćby jednem kołem białej linji karane będzie 2 punktami karnemi.

W czasie trwania powyższej próby każde dotknięcie sprzęgła, hamulca, lub też zmiana biegu karane będzie 10 punktami karnymi i próba może być rozpoczęta na nowo.

Za zatrzymanie silnika podczas próby elastyczności jest kara 10 punktów karnych i próba musi być powtórzona na nowo.

§ 14

NAPRAWY.

Wszelkie naprawy samochodu i jego części oraz zmiana kół i montowanie opon są dozwolone, o ile będą uskuteczniane bez obcej pomocy materjałem i narzędziami zabranemi ze sobą. Wyjątek stanowią opony i dętki, które uczestnicy mogą nabywać w drodze, jednakże nie w stanie zmontowanym na obręczach lub kołach. Czas naprawy wlicza się do ogólnego czasu jazdy danego etapu, wobec czego na postojach (w parkach) oraz w czasach neutralizowanych żadnych napraw przeprowdzać nie wolno. Wykonywanie takich napraw na etapach (postojach) lub w czasie neutralizowanym pociąga za sobą dyskwalifikację.

§ 15.

DOLEWANIE BENZYNY, OLIWY I WODY.

Benzynę i oliwę wolno dolewać po przebyciu każdych 200 kilometrów.

Potrzebną oliwę i benzynę należy wziąść z punktu etapowego. Dolewanie oliwy i benzyny przed przebyciem przepisanych kilometrów, lub nabywanie jej w drodze karane będzie każdorazowo — 5 punktami karnymi.

Dolewanie wody do chłodnic dozwolone jest tylko na punktach etapowych, za każde dolanie wody między punktami etapowemi liczyć się będzie — 10 punktów karnych.

Czas zużyty na dolewanie benzyny, oliwy względnie wody nie będzie neutralizowanym.

§ 16.

Uczestnicy mogą być zdyskwalifikowani z następujących powodów:

a) jeżeli mimo dania znaku przez kontrolera nie zjadą na prawą stronę i przez to nie dadzą możności wyprzedzenia innym uczestnikom,

b) z powodu nieprzestrzegania regulaminu,

c) o ile będzie udowodnionem, że wprowadzili w błąd kontrolerów lub komisarzy,

d) o ile w czasie drogi byli powodem poważniejszych wypadków powstałych z winy kierowcy.

e) o ile użyli obcej pomocy,

f) o ile przeprowadzali naprawy w czasach niedozwolonych (patrz § 14).

g) o ile użyli części zapasowych (z wyjątkiem dętek i opon) oraz narzędzi, które nie były wzięte ze sobą.

h) o ile rozmyślnie nie przestrzegali marszruty.

Oprócz powyższych przyczyn dyskwalifikacja może nastąpić za niesłuchanie wskazówek Komandorów lub kontrolerów technicznych, za rozmyślne udzielanie fałszywych lub niedokładnych informacyj, lub niewłaściwe zachowanie się, które obrażałoby powagę konkursu.

§ 17.

PRZYJĘCIE WOZÓW DO KONKURSU.

Wszystkie wozy zapisane do konkursu winne być dostarczone dnia 17. września o godzinie 17-ej celem skontrolowania, czy odpowiadają warunkom konkursu, oraz opisania ich w książkach drogowych, poczem odstawione zostaną do parku.

Każdy uczestnik Raidu obowiązany jest przedstawić komisji technicznej przy odbiorze samochodu dokładnie wypełniony wykaz narzędzi oraz części zapasowych zabieranych ze sobą na raid. Wszelkie części, czy też narzędzia nie objęte spisem muszą być z samochodu podczas przyjęcia przez komisję usunięte i zabierać ich na raid nie wolno pod karą dyskwalifikacji.

Po przyjęciu wozów przez Komisję Techniczną i odstawieniu ich do parku, wszelkie roboty przy wozie są już niedozwolone.

Każdy samochód dostaje swój numer — który musi być zwrócony po powrocie do Katowic.

§ 18.

START.

Start rozpoczyna się z miejsca bez uprzedniego puszczania silnika w ruch. Przed sygnałem do startu nie wolno puszczać motoru. Znak na puszczenie silnika jest równocześnie czasem odjazdu. Za spóźnienie się do startu otrzymuje uczestnik każdorazowo 10 punktów karnych.

Start 1-go etapu ustanawia się dnia 18-go września o godzinie 5 rano. Porządek startu ustanowiony będzie przez Komisję Sportową Ś. K. A. biorąc pod uwagę moc silników z tem, że silniejsze wozy ruszą pierwsze. Przy równej mocy silników porządek startu będzie zależny od porządku zapisu. Godzina oraz porządek startu na następnym etapie ustanowione będą przez Komandora raidu i podane do wiadomości przy wieczornej odprawie.

§ 19.

Przybycie na punkty etapowe.

Przy przybyciu na punkt etapowy kontroler techniczny wpisuje do książki drogowej czas przybycia, poczem należy samochód w obecności kontrolera natychmiast odprowadzić do parku i ustawić wóz na wskazanem miejscu. Kontroler techniczny daje książkę drogową do podpisu uczestnikowi na dowód, że tenże widział wpisane tam uwagi, a następnie oddaje książkę komandorowi. Komandor ma odebrać wszystkie książki drogowe i przechować je u siebie do dnia następnego. Komandor ma prawo zakomunikować biuletyn z danego etapu, który jednakże nie może być uważany za definitywny.

§ 20.

PARKI SAMOCHODOWE.

Po przybyciu do parku uczestnicy powinni zameldować się u szefa parku, który wskaże miejsce do ustawienia samochodu oraz wciągnie do swej listy czas przybycia do parku. Obsada samochodu powinna natychmiast po ustawieniu wozu na wskazanem miejscu napełnić zbiorniki benzyną i oliwą potrzebną na następny etap oraz dolać wody do chłodnicy. W razie przybycia do parku już po zamknięciu kontroli należy napełnienie wykonać dnia następngo przed startem w obecności kontrolera. W tym celu park będzie otwarty tylko dla samochodów spóźnionych dnia poprzedniego na 30 minut przed startem. Wykonywanie wszelkich innych prac przy samochodzie, nawet zmiana gum, lub przygotowanie zapasowych opon wlicza się do czasu jazdy i dlatego praca ta może być dokonywaną dopiero po sygnale na wyjazd — to samo dotyczy smarowania samochodu, podciągania hamulców etc.

Park samochodowy otwarty będzie na 10 minut przed sygnałem do odjazdu, celem zajęcia miejsc przez obsadę samochodu i umieszczania pakunków.

O wszelkich uszkodzeniach kierowca obowiązany jest zakomunikować kontrolerowi. O ile uszkodzenia te zagrażałyby bezpieczeństwu publicznemu Komandor i Wicekomandor mają prawo zażądać ich usunięcia.

§ 21.

KLASYFIKACJA I NAGRODY.

Klasyfikacja wozów będzie uskuteczniona na podstawie obliczenia punktów karnych i dodatnich. Przedewszystkiem pod uwagę wzięte będą samochody, które nie posiadają, lub mają najmniejszą ilość punktów karnych i dopiero w razie równej ilości punktów karnych będą brane pod uwagę punkty dodatnie. Przy równości punktów na lokatę samochodu wpływa stan maszyny, oraz pojemność cylindrów, przyczem decyduje bezapelacyjnie Komisja Sportowa.

Każdy uczestnik, który ukończy raid otrzyma dyplom oraz plakietę, przyczem plakiety srebrne otrzymają ci uczestnicy, którzy ukończą raid bez punktów karnych, pozostali plakiety bronzowe.

Regulaminy nagród specjalnych ogłoszone zostaną dodatkowo.

§ 22.

Wszelkie zażalenia należy przedstawić Komisji Sportowej Ś. K. A. z dołączeniem 50 zł., która to suma zostanie zwróconą o ile zażalenie zostanie uznane za słuszne. Zażalenia bez złożenia kaucji nie będą rozpatrywane. W sprawach dotyczących decyzji Komisji Sportowej, można odwołać się do Jury A. P., którego decyzja jest bezapelacyjna i ostateczna. Zażalenie odnoszące się do zaliczenia do kategorji, lub też sprawy, które wiadome były przed ukończeniem przyjmowania samochodów, muszą być zgłoszone najpóźniej w pół godziny po ukończeniu przyjmowania wozów, do konkursu. Zażalenia tego rodzaju będą rozpatrywane na miejscu i orzeczenie zostanie osobom zinteresowanym niezwłocznie zakomunikowane.

Zażalenia dotyczące wypadków w czasie trwania Raidu należy zgłaszać tego samego dnia Komandorowi lub Wicekomandorowi Raidu. W razie gdyby na skutek takiego przeczenia nastąpiło odwołanie się do Komisji Sportowej Ś. K. A. decydujące orzeczenie ogłoszone będzie dopiero po ukończeniu Raidu.

To samo dotyczy reklamacji w razie dyskwalifikacji.

Zażalenia co do wyników Raidu należy podawać nie później niż w 24 godziny po ich ogłoszeniu. Zażalenia dotyczące mierzenia czasu nie będą brane pod uwagę.

§ 23.

KONTROLA SAMOCHODÓW.

Komisja Sportowa Ś. K. A. przeprowadza bezpośrednio po ukończeniu konkursu szczegółową kontrolę wozów. Gdyby przeprowadzenie kontroli nie mogło się odbyć bezpośrednio po ukończeniu Raidu mają być wozy odprowadzone do parku, dostęp do wozów będzie wzbroniony a badanie odbędzie się dnia następnego. W razie gdyby okazało się, że samochód nie odpowiada opisowi podanemu w zgłoszeniu może nastąpić dyskwalifikacja. O ileby uczestnik żażądał skontrolowania samochodu swego konkurenta, powinien zobowiązać się w zażaleniu do poniesienia wszystkich związanych z oględzinami kosztów, gdyby zażalenie okazało się bezpodstawne.

§ 24.

OBOWIĄZKI UCZESTNIKA.

Z chwilą zapisu uczestnicy zobowiązują się uznawać jako jedyną władzę uprawnioną Komisję Sportową Ś. K. A. oraz Jury A. P.

§ 25.

ODPOWIEDZIALNOŚĆ UCZESTNIKÓW.

Uczestnicy konkursu biorą na siebie wszelką odpowiedzialność za wyrządzone przez nich w czasie całego Raidu szkody i wypadki. Ś. K. A. nie przyjmuje na siebie jakiejkolwiek odpowiedzialności za wszelkie wypadki spowodowane przez uczestników.

Uczestnik obowiązany jest złożyć w Ś. K. A. do dnia 11. września, do godz. 12-ej polisę asekuracyjną od odpowiedzialności cywilnej za szkody i straty, które samochód wyrządzić może osobom trzecim lub ich mieniu, a mianowicie na sumy przewidziane w ustawie o odpowiedzialności cywilnej z dnia 3. maja 1909 r.

Kierowcy obowiązani są ściśle przestrzegać przepisy o ruchu samochodowym na drogach publicznych.

Wszelka odpowiedzialność za niestosowanie się do tego rozporządzenia spada wyłącznie i jedynie na kierowców, względnie właścicieli wozów.

§ 26.

Z chwilą zapisu uczestnicy bez jakiegokolwiek dodatkowego oświadczenia zobowiązują się przestrzegać podane w niniejszym regulaminie prawidła, oraz ich ewentualne uzupełnienia, jakoteż uznają decyzje wydane przez Kom. Spor. Ś. K. A., oraz Jury A. P.

Grand Prix Anglji

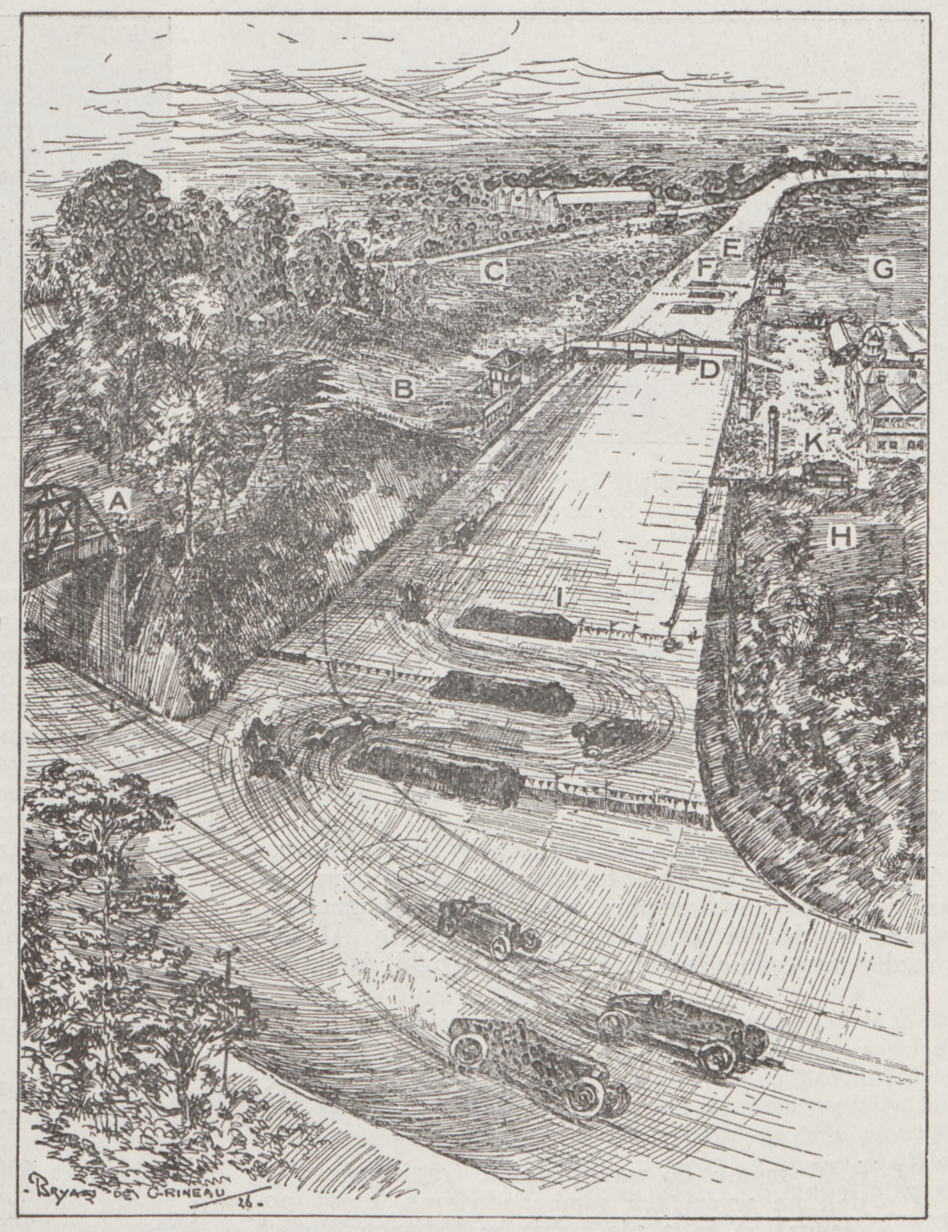
DO rzędu wielkich zawodów, stanowiących rozgrywki Mistrzostwa Świata, zaliczony został w tym roku, zorganizowany w dniu 7 sierpnia na przestrzeni 462 km., pierwszy wyścig o Grand Prix Anglji dla samochodów półtoralitrowych. Ponieważ w Anglji wzbronione są wszelkie wyścigi na drogach publicznych, przeto królewski Automobilklub Wielkiej Brytanji był zmuszony urządzić swój wyścig na torze jedynego angielskiego autodromu, w Brookland pod Londynem. Aby jednak bieg upodobnić jaknajbardziej do wyścigu szosowego, ustawione zostały na torze przeszkody, których omijanie miało imitować zakręty normalnej szosy. Część obwodu toru, odcięta przez prostą, przebiegającą wewnątrz obwodu (patrz rys. 202) została w wyścigu pominięta i konkurenci przejeżdżali przez linję prostą, na początku i końcu której usypane zostały obok siebie po trzy kopce z piasku; między temi kopcami kierowcy musieli lawirować,czyniąc dwukrotnie za każdem okrążeniem po trzy zakręty pod kątem prostym.

Wobec konieczności brania ostrych krzywizn, wyścig stał się znacznie trudniejszym, jednak nie zdarzył się z tej przyczyny ani jeden wypadek, gdyż do zawodów stanęła sama śmietanka angielskich i francuskich mistrzów kierownicy. Trzy samochody Talbot, które wreszcie zostały wykończone przez fabrykę, prowadzili Segrave, Divo i Moriceau. U steru 3-ch wozów Delage zasiedli Senechal, Benoist i Wagner. Pole kompletowali: znakomity angielski rekordzista Malcolm Campbell na samochodzie Bugatti, oraz znani z wyścigów w Brookland kierowcy Eyston i Halford, pierwszy na samochodzie Aston Martin, drugi na maszynie Halford Special.

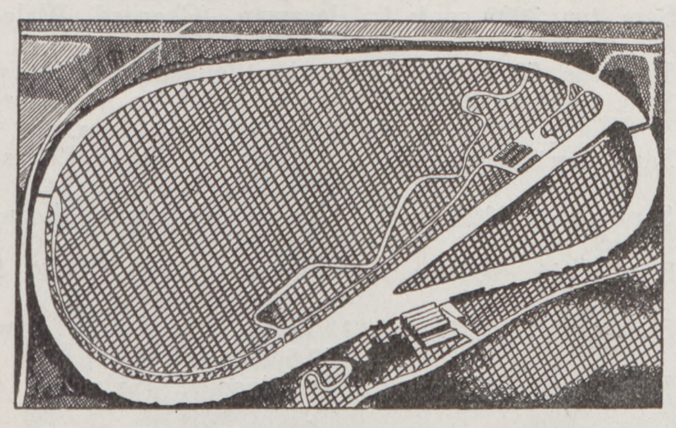
Nowe wyścigówki Talbot, okazały się szybsze ze wszystkich konkurentów i natychmiast po rozpoczęciu biegu zajęły miejsca naczelne: Segrave wyszedł na pierwsze, Divo na drugie, a Moriceau na trzecie. Jednak w piątem okrążeniu ten ostatni odchodzi z wyścigu, z powodu rozpadnięcia się osi przedniej, która w nowych Talbotach składa się, jak wiadomo, z dwóch części. Wypadek ten, dzięki przytomności kierowcy, który zdołał opanować maszynę, nie miał tragicznych następstw.

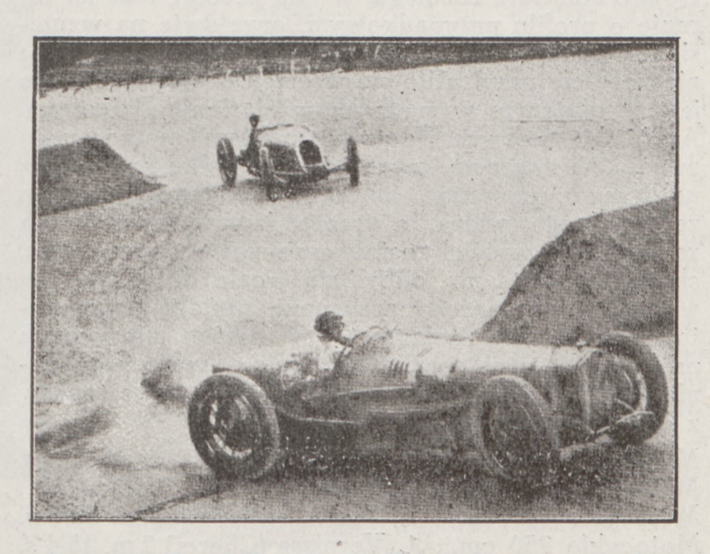
Dwa pozostałe Talboty idą nadal na pierwszych miejscach, przyczem Divo minął Segrava. Na trzeciem miejscu znajduje się Benoist na Delage, a dalej walczą: Campbell, Halford, Eyston i Senechal. Na końcu nadąża Wagner na Delage, któremu szwankuje dopływ benzyny. Po kilku okrążeniach Wagner jest zmuszony się wycofać, a Divo zatrzymuje się dla zmiany wszystkich świec. Segrave odzyskuje z powrotem pierwsze miejsce, jednak wkrótce i on musi się zatrzymać dla wymiany kół tylnych, skutkiem czego mija go Benoist. Senechal wymija tym zasem Halforda i Eystona, zdobywając dzięki temu trzecie miejsce, a w ciągu kilkunastu dalszych okrążeń, gdy skutkiem złego funkcjonowania silnika coraz częściej zatrzymuje się Segrave, wychodzi na miejsce drugie, i odtąd oba samochody Delage nieprzerwanie znajdują się na czele.

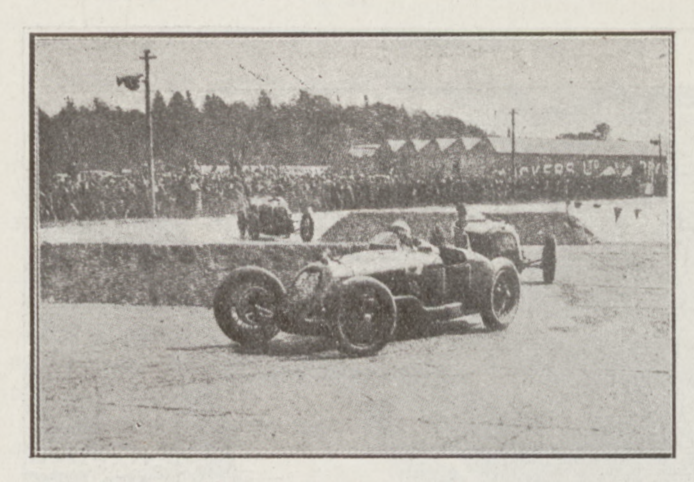
W 45 okrążeniu wycofuje się Eyston na Aston Martin. W siedem okrążeń później zapala się Talbot Segrava i świetny kierowca, ścigany w tym dniu przez wyjątkowego pecha, jest zmuszony również się wycofać. Za chwilę zatrzymuje się Senechal i oddaje kierownictwo swego wozu Wagnerowi, który natychmiast wyrusza za leaderem, Robertem Benoist. Ten ostatni traci już niedługo swą pozycję, gdyż jest zmuszony stanąć z powodu wybuchu benzyny. Płonący wóz szybko ugaszono, poczem zmęczonego kierowcę zastąpił inny jeździec francuski, Dubonnet; pierwsze miejsce zostało jednak stracone na korzyść Wagnera. Tymczasem odpadł z wyścigu w okr. 83 samochód Halford Special, a w setnem okrążeniu zrezygnował Divo, który na niezbyt sprawnie pracującym Talbocie, szedł dotąd na trzeciem miejscu. Na torze pozostają zatem trzy francuskie samocho-



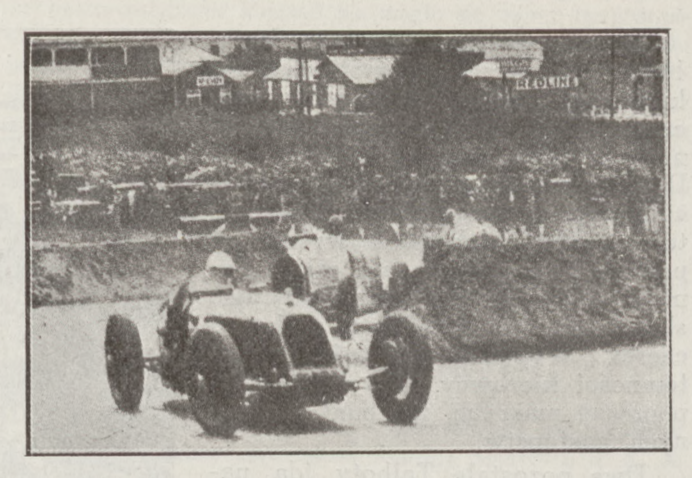
Rys. 201. Grand Prix Anglji. Widok linji prostej autodromu Brookland w czasie wyścigu.


Rys. 202. Ogólny widok autodromu Brookland, na którym rozegrany został wyścig o Grand Prix Anglji.


Rys. 203. Grand Prix Anglji. Senechal na samochodzie Delage pokazał najpiękniejszą jazdę na zakrętach.



Rys. 204. Grand Prix Anglji. Trzej konkurenci na zakręcie; na przedzie Segrave na Talbot.



Rys. 205. Grand Prix Anglji. Segrave na Talbot bierze zakręt przed Campbellem na Bugatti; z tyłu Benoist na Delage.

dy: pierwszy idzie Wagner na Delage, drugi Dubonnet na Delage, trzeci Campbell na Bugatti. Campbell pod koniec przyspiesza biegu i po ciężkiej walce z Dubonnetem przechodzi na drugie miejsce. W rezultacie więc po 110 okrążeniach do celu doszedł na pierwszem miejscu Wagner, w czasie 4 g. 0 m. 36 s., z szybkością średnią 115 km. 260 m/godz., drugie miejsce zajął Campbell w 4 g. 10 m. 44 s. a trzecie Dubonnet w 4 g. 18 m. 8 s.

I znów Delage-Bugatti. Te dwie firmy francuskie wygrały wszystkie tegoroczne wielkie wyścigi samochodowe w Europie i one tylko są wymieniane, jako kandydaci do Mistrzostwa Świata. Delage zdobył względnie łatwo Grand Prix Anglji, dzięki temu, że fabryka Bugatti nie była oficjalnie w wyścigu reprezentowana. Jednak i w rękach Campbella piękna maszyna fabryki alzackiej stanowiła poważną konkurencję dla obsady Delage.

Samochody Talbot wykazały tylko jedną swą zaletę, a mianowicie znacznie większą szybkość, niż reszta współzawodników. Najszybsze okrążenie dnia zrobił Segrave, rozwijając średnio 143,2 km/godz. Jednakże wytrzymałość tych maszyn pozostawia wiele do życzenia, czego dowodem jest wycofanie się całej obsady z powodu niedomagań mechanizmów. Samochody Talbot, jak widać, nie zostały jeszcze zadawalniająco przygotowane.

Mak.

Zawody w Boulogne sur Mer

ZNÓW mamy do zanotowania tragiczny wypadek na wyścigach samochodowych, który pociągnął za sobą pięć ofiar w ludziach: dwóch zabitych i trzech rannych. Zdarzył się on podczas rozegranych między 26 a 29 sierpnia dorocznych zawodów w Boulogne sur Mer, i mianowicie zaraz w pierwszym dniu konkursu, w przebiegu krótkodystansowych zawodów szybkości. Program pierwszego dnia meetingu w Boulogne obejmował trzy próby szybkości, jedną na przestrzeni sześciu kilometrów o starcie z rozbiegu, w linji prostej, lecz na terenie o profilu przypadkowym, oraz dwie na wzniesieniu, na dystansach 1609 i 500 metrów. Straszne nieszczęście przytrafiło się w ciągu drugiej próby, to jest w dłuższym wyścigu na wzniesieniu Baincthun. Angielski kierowca Howey, skutkiem niezręcznego zwrotu na zakręcie, wpadł tam z wielką szybkością na drzewo, ponosząc śmierć na miejscu, przyczem zabił jednego widza, a trzech innych poranił. Na znak żałoby wyścigi zostały po wypadku przerwane, skutkiem czego nie odbył się wcale drugi bieg na wzniesieniu i nagrody przyznane zostały konkurentom, za wyniki osiągnięte w dwóch pierwszych próbach. Poniżej znajdą Czytelnicy wyszczególnienie rezultatów; podane czasy stanowią sumę czasów z obu prób szybkości:

Motocykle 100 cm.³; 1. Jannin (Cheret) 13 m. 26,8 s.
Motocykle 125 cm.³: 1. Jannin (Cheret) 9 m. 13 s.
Motocykle 175 cm.³: 1. Jannin (Cheret) 6 m. 10,6 s.
Motocykle 250 cm.³: 1. Vernisse (Cheret) 7 m. 15,4 s.
Motocykle 500 cm.³: 1. Guy (Rovin) 3 m. 52,8 s.
Motocykle 350 cm.³: 1. Lipmann (Terrot) 5 m. 7,4 s.
Motocykle 600 cm.³ z wózkiem: 1. Bernard (Gnome Rhone) 5 m. 3,6 s.
Sam. tur. 750 cm.³: 1. Ivanowski (Ratier) 5 m. 51 s.
Sam. tur. 1100 cm.³: 1. Dugat (Derby) 5 m. 1,4 s.
Sam. tur. 1500 cm.³: 1. Burt (Burt) 5 m. 7,6 s.
Sam. tur. 2000 cm.³: 1. Rost (Georges Irat) 3 m. 58 s.
Sam. tur. 3000 cm.³: 1. Glaszman (Chenard Walcker) 3 m. 53 s.
Sam. tur. 5000 cm.³: 1. Pagniez (Peugeot) 6 m. 12,6 s.
Sam. sport. 2000 cm.³: 1. Pani Madeleine B. (Georges Irat) 4 m. 45,4 s.
Sam. sport. 5000 cm.³: 1. Ortmans (Panhard Levassor) 3 m. 11,6 s.
Sam. sport. 8000 cm.³: 1. Masse (Hispano Suiza) 3 m. 33 s.
Sam. wyśc. 500 cm.³: 1. Stanton (Sima Violet) 5 m. 17,4 s.
Sam. wyśc. 750 cm.³: 1. Violet (Sima Violet) 4 m. 19,6 s.
Sam. wyśc. 1100 cm.³: 1. Havrincourt (Salmson) 4 m. 14,8 s.
Sam. wyśc. 1500 cm.³: 1. Frazer Nash (Frazer Nash) 3 m. 19 s.
Sam. wyśc. 2000 cm.³: 1. Sauvage (Bignan) 4 m. 30,8 s.

Po wypadku Howeya, skutkiem przerwania biegu, dwaj konkurenci, Segrave i Thomas, nie wykonali drugiej próby szybkości i nie byli dlatego wcale klasyfikowani. Jednakże rezultaty, osiągnięte przez tych kierowców w pierwszym biegu, zasługują na wielką uwagę, a szczególniej wynik Segrava, który na czterolitrowym samochodzie wyścigowym

Sunbeam wykazał na przestrzeni sześciu kilometrów czas 1 m. 35,6 sek., odpowiadający szybkości 225 km. 900 m./godz. Wynik ten stanowi światowy rekord szybkości, osiągnięty w normalnych warunkach szosowych. Thomas na ośmiolitrowym samochodzie wyścigowym Leyland wykazał również czas bardzo dobry — 1 m. 55,8 sek.

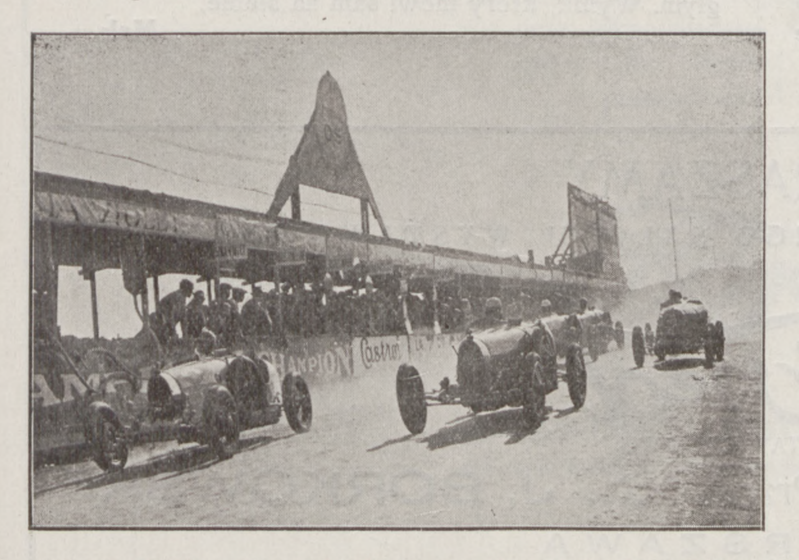
Drugi dzień meetingu był poświęcony konkursowi piękności karoserji, oraz przygotowaniom do dwóch klasycznych zawodów, które co roku absorbują najwięcej uwagi miłośników sportu samochodowego, to jest do wyścigów o Grand Prix Boulogne dla lekkich samochodów, oraz o Nagrodę imienia G. Boillota. Zostały one rozegrane, pierwszy w dniu 28 sierpnia na przestrzeni 448,5 km. w 12 okrążeniach toru, drugi zaś w dniu następnym, na dystansie 598 m. w 16 okrążeniach.

Do wyścigu o Grand Prix Boulogne dla lekkich samochodów i samochodzików stanęli następujący konkurenci:

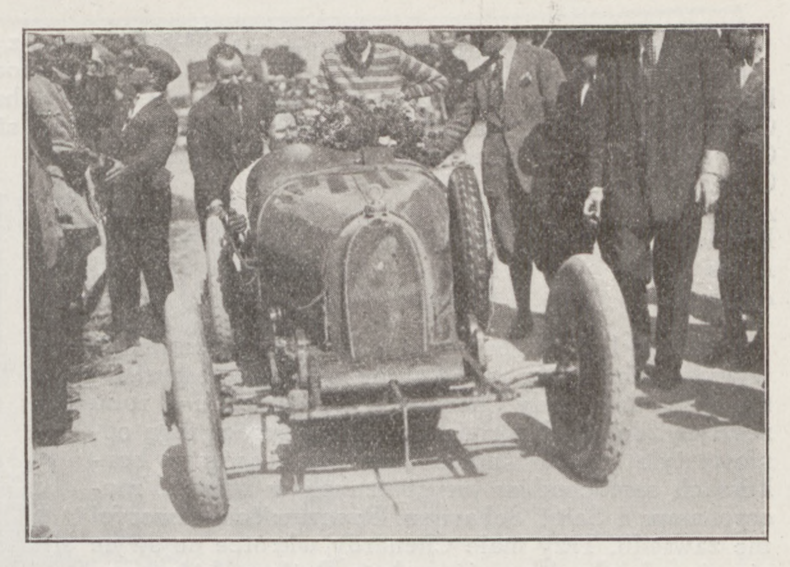
Kategorja 1500 cm.³: Pani Cummings (Bugatti), Douglas (Bugatti), T. Eyston (Bugatti), Emmerich (Talbot), Violet (Sima Violet), B. Eyston (Aston Martin).

Kategorja do 1100 cm.³: Bourdon (Salmson 1100), Duller (Salmson 1100), Newmann (Salmson 1100), Rogers (Frazer Nash 1100), Lemaitre (E. H. P. 1100), Choteau (Sima Violet 750), Ivanowski (Ratier 750), Samuelson (Austin 750), Benoist (Sima Violet 750), Stanton (Sima Violet 500).

Pierwsze okrążenie biegu przyniosło ciekawą walkę pomiędzy samochodem Bugatti, prowadzonym przez panią Cummings, a Talbotem Emmericha. Pani Cummings przebyła na czele pierwsze koło, robiąc średnio 107 km/g., za nią nieopodal szedł Emmerich, a dalej B. Eyston, Bourdon, Violet, Douglas. W drugiem okrążeniu kobieta nadal jest na czele, ale na drugie miejsce wyszedł Bourdon na małym Salmsonie, za którym idą Douglas, Violet, T. Eyston. Wycofuje się B. Eyston na sam. Aston Martin z powodu popsucia magneta. Czech Emmerich wpada do rowu, skąd wkrótce się wydobywa, poczem kierownictwo jego maszyny obejmuje Moriceau. W trzeciem i czwartem okrążeniu wszystko pozostaje bez wielkich zmian i dopiero piąte przynosi niespodziankę. Pani Cummings, która wspaniale prowadziła dotąd bieg, w znacznej odległości od reszty współzawodników wpadła do rowu na zakręcie i uszkodziła maszynę. Wycofana. Pierwsze miejsce zajmuje w ten sposób T. Eyston, który jedzie z szybkością przeszło 110 km/g., a za nim nadąża Bourdon, Violet, Douglas. Moriceau jest zmuszony również się wycofać, gdyż Talbot Emmericha uszkodził sobie przy wpadnięciu do rowu aparat kierowniczy.



Rys. 206. Zawody w Boulogne sur Mer. Start Grand Prix Boulogne dla lekkich samochodów.



Rys. 207. Zawody w Boulogne sur Mer. Eyston na Bugatti, zwycięsca Grand Prix Boulogne.

W połowie biegu na pierwszem miejscu przechodzi Eyston, a za nim Violet, Douglas, Bourdon, Lemaitre. W następnem okrążeniu Douglas mija Violeta i przez pewien czas sytuacja trwa bez zmiany. Wycofuje się kilka samochodów, idących na dalszych pozycjach, a więc Benoist i Stanton na Sima Violet, Lemaitre na E. H. P., Duller na Salmson i Rogers na Frazer Nash.

Bourdon na swym świetnym samochodzie Salmson przechodzi niezadługo na trzecie miejsce w klasyfikacji ogólnej, bijąc Violeta na jego półtoralitrówce Sima Violet, a na krótko przed końcem wyścigu mija Douglasa na Bugatti. W ten sposób do celu pierwszy dochodzi Eyston, drugi Bourdon, trzeci Douglas, czwarty Violet. Ten ostatni złożył po biegu kilka reklamacji, żądając sprawdzenia wagi i litraży swych przeciwników. Gdy zadośćuczyniono jego żądaniu, okazało się, że Eyston jest w porządku, a Douglasowi brak... trzech kilogramów wagi, gdyż w czasie jazdy zgubił on tłumik. W myśl przepisów musiało to spowodować dyskwalifikację i w ten niezbyt sportowy sposób Violet zdobył drugie miejsce w swej kategorji. Klasyfikacja ostateczna wypadła, jak poniżej:

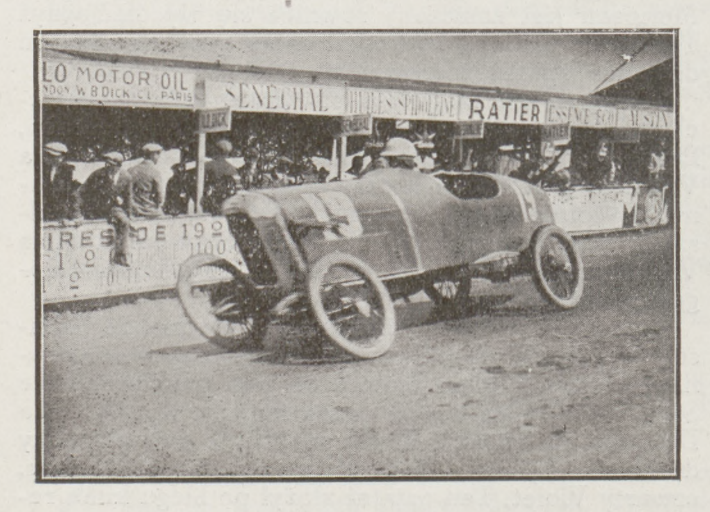
Kat. 1500 cm.³: 1. T. Eyston (Bugatti) 4:20:43,2 szybkość średnia na godzinę 103 km. 215 m.; 2. Violet (Sima Violet) 4:32:10.

Kat. do 1100 cm.³: 1. Bourdon (Salmson) 4:28:04,6 szybkość średnia na godzinę 100 km. 380 m.; 2. Newmann (Salmson) 4:48:43,4; 3. Ivanowski (Ratier) 5:21:47,8; 4. Samuelson (Austin) 5:43:42; 5. Choteau (Sima Violt) 5:45.

Klasyczny handicap szybkości dla samochodów turystycznych o Nagrodę Boillota zgromadził w tym roku dość skromną liczbę, bo tylko ośmiu zawodników. Dopuszczone doń zostały samochody wszelkiej pojemności cylindrów, a wyrównanie szans poszczególnych konkurentów osiągnięto przez niejednakowy czas startu; słabsze samochody wcześniej wyruszyły niż silniejsze, w proporcjonalnym do litrażu odstępie czasu. W poniższej tabelce mamy podany spis współzawodników, ich litraże oraz czasy startów:

Marka	Kierowca	Litraż cm³	Czas startu g	m
Ratier	Ivanowski	750	9	
Chenard Walcker	Lagache	1100	9	15
Chenard Walcker	Leonard	1100	9	15
Chenard Walcker	Zuniga	1100	9	15
Alvis	Harvey	1500	9	27
Bentley	Benjafield	3000	9	45
Aries	Laly	3000	9	45
Aries	Flohot	3000	9	45

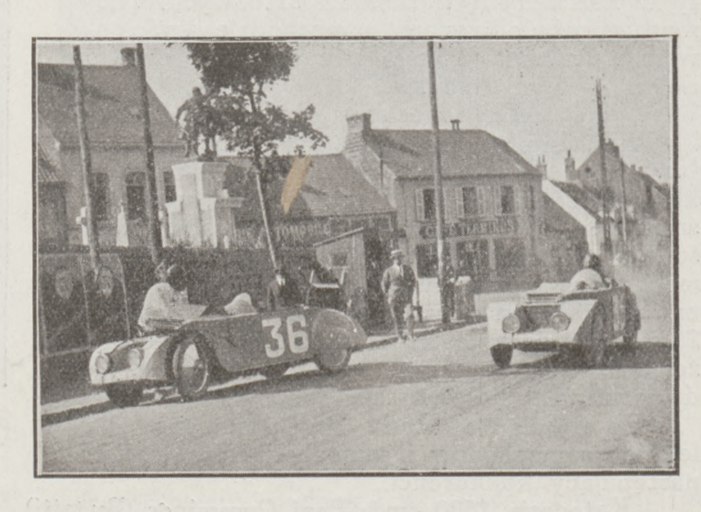
Można było z góry przewidzieć, że główną rolę w wyścigu odegrają zaopatrzone w kroplowe karoserje małe samochody Chenard Walcker, które w roku zeszłym zdobyły Nagrodę Boillota a oprócz tego odniosły tyle innych fenomenalnych sukcesów w konkursach samochodów turystycznych w Mans, Francorchamps i Saint Sebastien. Rzeczywiście faworyci nie zawiedli. Trzy małe Chenardy wkrótce po swym starcie zdołały dopędzić małego Ratiera, który wyruszył o cały kwadrans przed niemi, zajęły pierwsze miejsca w wyścigu i nie pozwoliły sobie ich odebrać aż do końca. Już w trzeciem okrążeniu na czele jest Leonard, drugi idzie Zuniga, trzeci Lagache, a dalej Ivanowski, Harvey, Laly, Benjafield i Flohot.



Rys. 208. Zawody w Boulogne sur Mer. Bourdon na Salmsonie w pełnym biegu.

Później Leonard zatrzymuje się dłużej dla zmiany magneta, a na pierwsze miejsce wychodzi Zuniga przed Lagachem i Harveyem.

Najszybszą maszyną na torze jest trzylitrowy Aries, kierowany przez Laly'ego, który jadąc ciągle z szybkością około 115 km/g., w ciągu ośmiu okrążeń odrabia na pierwszym Chenardzie dziesięć minut handicapu. Jednakże wspaniały bieg tej maszyny zostaje zmarnowany, skutkiem popsucia się aparatu



Rys. 209. Nagroda Boillota w Boulogne. Zwycięsca Lagache na Chenard Walcker mija unieruchomionego Leonarda.

ssącego benzynę, gdyż spowodowało to długotrwałą reperację, która zniweczyła wszelkie szanse i wywołała rezygnację kierowcy. Z tej samej przyczyny odchodzi z wyścigu i drugi Aries — Flohota, a że już poprzednio odpadł Ivanowski, z powodu uszkodzenia pompy smarowej, przeto na torze pozostaje pięć maszyn. Pierwszy idzie Lagache, drugi Zuniga, trzeci Harvey, czwarty Benjafield, piąty Leonard. Lecz i ta liczba niedługo się zmniejsza, gdyż odpada Harvey z powodu złamania dźwigni zaworu, a wkrótce potem wywraca się na zakręcie Benjafield, raniąc się lekko w głowę. W ten sposób w wyścigu pozostają trzy Chenardy, które dochodzą do celu w następującym porządku:

1. Lagache (Chenard Walcker) 5 g. 54 m. 52,6 s. handicap 15 m.; czas rzeczywisty 5 g. 39 m. 52,6 s. szybkość średnia na godzinę 105 km. 400 m.(!)
2. Leonard (Chenard Walcker) 6 g. 37 m. 1,6 s.
3. Zuniga (Chenard Walcker) 7 g. 35 m.

Fabryka Chenard Walcker zdobyła zatem po raz czwarty z rzędu Nagrodę Boillota. Poprzednio wygrywali ją na samochodach tej marki: Pisart w roku 1923, Leonard w 1924 i Lagache w roku ubiegłym. Wynik, który mówi sam za siebie.

Mak.

Prosimy o uregulowanie prenumeraty za kwartał IV-ty.

INŻYNIER ANTONI DĄBROWSKI.

Laboratorjum psychotechniczne Tow. tramwajów i autobusów w Paryżu

BADANIA psychotechniczne, zapoczątkowane w roku 1913 prawie jednocześnie w Paryżu w Compagnie des Tramways de l'Est Parisien i na uniwersytecie amerykańskim Harwarda, uzyskały szybko szerokie zastosowanie.

Ze względu na dobrze pojęty interes własny, pokrywający się z troską o bezpieczeństwo publiczne, jednymi z pierwszych zwolenników badań psychotechnicznych były przedsiębiorstwa komunikacyjne miejskie.

Obecnie już następujące T-wa Tramwajów, względnie autobusów, mają swoje laboratorja: Amsterdam, Barcelona, Bruksela, Medjolan, Filadelfja, Berlin, Paryż, a zamierzają założyć: Anvers, Bukareszt, Liège, Praga, Warszawa.

Opisane niżej laboratorjum psychotechniczne przy Towarzystwie transportu publicznego miejskiego w Paryżu (Tramwaje i Autobusy) zajmuje wybitne miejsce tak co do czasu egzystencji, jak też doskonałości metod badania, urządzeń i osiągniętych rezultatów.

Twórcami laboratorjum psychotechnicznego w Paryżu (l. rue du Hainaut) są: dyrektor techniczny p. Bacqueyrisse, doktór Lahy i inż. Guyot.

Prócz zwykłego badania lekarskiego, które odbywa się również w tem laboratorjum, kandydaci są poddawani następującym badaniom (nazywanym „testy"):

Testy są globalne i analityczne:

1) na siłę muskularną i wytrwałość.

Odpowiedni przyrząd, — jest to gruszka gumowa, napełniona rtęcią, przy pomocy której wypycha się zawartość w pionową rurkę szklaną.

Menisk rtęci ma na sobie kołpaczek, połączony mechanicznie z piórem, które na kartce papieru, obracanej mechanizmem zegarowym, daje odpowiedni wykres.

W ten sposób notowany jest wysiłek w kilogramach i czas trwania wysiłku w sekundach.

2) drugi „test" jest na suggestywność ruchową.

Przyrząd do badania składa się z 2-ch kółek z korbami, połączonych pasem; oś każdego z kółek niezależnie jest połączona z przyrządem piszącym.

Egzaminowany z zawiązanemi oczami ma za zadanie bezwolnie, bez użycia wysiłku, poddać ruch trzymającej korbkę ręki — ruchowi nadawanemu przyrządowi przez egzaminatora.

Obydwa odpowiednie wykresy biegną równolegle i pozwalają osądzić odchylenie wzajemne.

3) Następny „test" jest badaniem czystej inteligencji, t. j. kombinatoryki i logiki.

Z szeregu przedmiotów rzuconych przed egzaminowanego, ma on w najkrótszym czasie ułożyć pełną powierzchnię kwadratu, a następnie ma wymienić wszystkie (t. j. możliwie dużo) różne właściwości tych przedmiotów.

4) Pamięć badana przez podanie 25 par słówek, z których potem na wywołane pierwsze, trzeba odpowiadać drugiemi.

5) Tachodometr służy do badania bardziej złożonych reakcyj. Jest to system dwuch mareczek, poruszających się z różną szybkością i w rozmaitym kierunku po skali.

Egzaminowany od chwili początku ruchu mareczek ma w najkrótszym czasie zapowiedzieć, na którym numerze skali nastąpi spotkanie lub dopędzenie mareczek.

6) Inny „test" jest określeniem miejsca pochodzenia dźwięków.

Główny egzamin jest to test globalny na uwagę rozproszoną.

Egzamin rozpada się na 2 części: jedna z nich jest nauczaniem, jak trzeba reagować na ukazujące się w ciemni światła białe, zielone i czerwone, a więc: na skutek ukazania się białego światła, trzeba pocisnąć kontakt trzymany w prawej ręce i na skutek ukazania się zielonego światła należy pocisnąć pedał, znajdujący się pod lewą nogą, na skutek czerwonego światła — pocisnąć pedał, znajdujący się pod prawą nogą.

Gdy jeszcze prócz tego zabrzmi dzwonek o metalicznym dźwięku, należy jednocześnie wykonać dwa pociśnięcia, a gdy zabrzmi dźwięk dzwonka drewnianego należy reagować na światła bez zmian, jak poprzednio.

Druga część jest właściwym egzaminem i polega na tem, że w tej samej ciemni przed oczami egzaminowanego, na ekranie ukazują się wielce zajmujące sceny kinematograficzne, które szybko zmieniają się.

Jednocześnie zaś ze wszystkich stron ukazują się kolejno różne (jak wyżej opisano) światła; od czasu słyszeć się daje dzwonek, bądź metaliczny, bądź drewniany, a już całkiem niespodziewanie z pod nóg egzaminowanego dobywa się przeraźliwy wrzask syreny.

W tym zgiełku wrażeń, egzaminowany ma reagować tak, jak go nauczono.

Ekscytacje i reakcje te są przenoszone za pomocą prądu elektrycznego do sąsiedniego pokoju, gdzie są ustawione przyrządy rejestrujące momenty początku i końca ekscytacji i reakcji, czas trwania i zgodność.

Po skończonym seansie, egzaminowany otrzymuje nieoczekiwane pytanie: co widział w kinematografie.

Zupełnie podobny do powyższego jest sposób badania motorowych i szoferów (będących już na służbie), którym się zdarzył jakiś wypadek na ulicy.

Do badań używa się w tym wypadku normalną platformę przednią tramwaju lub autobusu, która nawet posiada ten sam chwiejny ruch przy stąpaniu po niej, co wóz normalny.

Badany, przy pomocy normalnych ruchów i przyrządów do jazdy, puszczając w rzekomy ruch swój wóz, uruchamia przed swemi oczami kinematograf, naśladujący prawdziwy ruch uliczny.

Przesuwając na rzekomo szybką jazdę, nadaje szybszy ruch obrazowi i, hamując, hamuje ruch obrazu.

Obowiązany jest dawać sygnały, hamować, zatrzymywać, ruszać i przyspieszać w miarę tego, co obraz kinematograficzny ruchu ulicznego wymaga.

Analiza rezultatów stanowi materjał do osądzenia winy lub sprawdzenia uzdolnień badanego.

Wszystkie te doświadczenia mają swój rytuał tak ścisły, że nietylko słowa zadawanych pytań, lub udzielanych pouczeń, ale nawet szybkość, ton mowy i porządek ekscytacji jest zachowywany zawsze ten sam.

Obok opisanego laboratorjum znajduje się biuro klasyfikacyjne i statystyczne, które zajmuje się analizą otrzymanych wyników.

Kandydat z klasyfikacją zdatny, lub niezdatny, odsyłany jest do biura personalnego Zarządu.

Klasyfikacja rezultatów badań psychotechnicznych oparta jest na danych empirycznych, zestawionych w następujący sposób:

Grupy pracowników z pośród konduktorów dawnych, a będących w trakcie nauki na szoferów i motorowych, złożone z 50 ludzi, poddano, jako materjał normalnie dobry, dwojakiego rodzaju egzaminowi: badaniom psychotechnicznym i egzaminowi profesjonalnemu przez specjalną komisję; zgodność globalnych orzeczeń tych dwuch rodzajów egzaminów jest 84%.

Dla umożliwienia zestawienia i porównania tych dwuch orzeczeń, z których jedne wyrażały się w częściach sekundy odpowiednio do czasu trwania, nastąpienia, opóźnienia, przyspieszenia reakcji, względnie w liczbach oderwanych, wyrażających regularność i homogeniczność reakcji, a drugie w obserwacjach, wyrażonych słowami, — podzielono uporządkowane rezultaty tych pierwszych na 10 części (decile), przystosowując do nich określenia: bardzo dobry, dobry, średni, zły i bardzo zły do każdego testu.

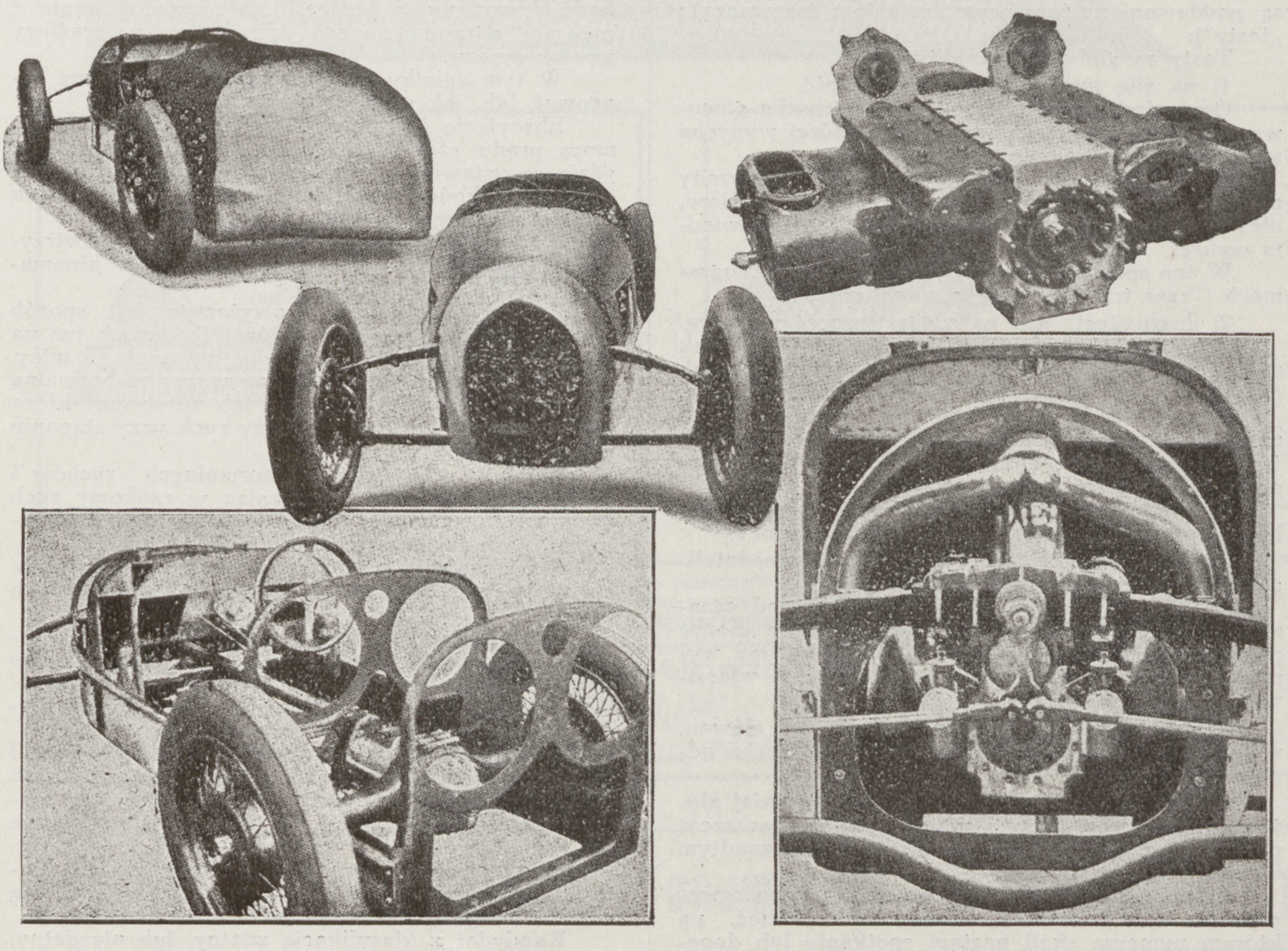
Następnie, opierając się na prawie dopełnień fizjologiczych, zgrupowano testy tak, aby ujemne jedne — kompensowane były przez dodatnie inne; to doprowadziło do podziału na 4 kategorje, określone tak już zwykłemi słowami, jak to ma miejsce przy ocenie profesjonalnej, t. j. bardzo dobry, dobry albo średni, niedobry i zupełnie niezdatny.

W ten sposób wyeliminowany materjał operacyjny posłużył, po zestawieniu wybranych testów, dla ułożenia tablic klasyfikacyjnych, będących już bezpośrednim miernikiem rezultatów badań psychotechnicznych.

Oczywiście i te tabele klasyfikacyjne i cała metoda podlega ciągle trwającym dalszym udoskonaleniom i poprawkom.

Samochód wyścigowy Sima Violet

W WYŚCIGACH cyclecarów i małych samochodów, tak często urządzanych we Francji, piękne sukcesy odnosi od lat kilku marka Sima Violet. Samochodziki tej firmy, wyróżniające się prostotą swej konstrukcji, są niemal bezkonkurencyjne we wszelkich zawodach, zarówno na szybkość, jak na wytrzymałość, zarówno na szosie, jak i na torze, czego dowiodły, zdobywając kilkakrotnie Grand Prix Francji dla cyclecarów, oraz zwyciężając w konkursach wytrzymałości dwudziestoczterogodzinnej „Bol d'Or", w „Tour de France" i całym szeregu innych pomniejszych wyścigów lub raidów.



Rys. 210. Konstrukcja samochodu wyścigowego Sima Violet.

Znakomity konstruktor tych samochodzików, Violet, postanowił w tym sezonie konkurować w kilku klasycznych wyścigach samochodowych i w tym celu przygotował nowy typ półtoralitrowego samochodu. Konstruując go, oparł się naturalnie na swych doświadczeniach z dziedziny małych samochodów, to też nowy wyścigowy Sima Violet w ogólnej koncepcji nie różni się prawie od swego starszego, acz mniejszego brata — cyclecara.

Zasadniczą cechą konstrukcji Violeta jest brak ramy. Podstawę dla mechanizmu stanowi sztywna rura stalowa, biegnąca przez całą długość podwozia, która z przodu dźwiga silnik i przenosi wewnątrz siebie napęd do osi tylnej. Karoserja stanowi drugą część samochodu i wspartą jest wprost na resorach.

Wyścigówka Sima Violet została zbudowana według tego schematu. Z przodu rury umieszczony jest silnik czterocylindrowy, o cylindrach rozmieszczonych po dwa w dwóch blokach horyzontalnych. Silnik działa na zasadzie dwutaktu. to też stanowi on jakby podwójny silnik cyclecara Sima Violet, posiadającego, jak wiadomo, dwutaktowy silnik o dwóch cylindrach, leżących naprzeciwko siebie. Różnica zachodzi tylko w systemie chłodzenia, które w cyclecarze uskutecznia się powietrzem, a w nowej wyścigówce — wodą. Dalsze modyfikacje zaszły skutkiem przeznaczenia samochodu wyłącznie do celów sportowych, z tej bowiem przyczyny posiada on dwa magneta, dwa karburatory i kompresor, umieszczony z przodu karteru na końcu wału korbowego. Wymiary cylindrów wynoszą 75×84 mm. Tłoki aluminjowe. Chłodnica umieszczona jest za silnikiem; obieg wody termosyfonem.

Od silnika napęd, przez sprzęgło wielodyskowe, pracujące w smarze, i wał kardanowy, przechodzi do skrzynki biegów, umieszczonej przy tylnym moście. Posiada ona cztery biegi naprzód, przyczem żaden bieg nie daje złączenia bezpośredniego. Dalej napęd kół tylnych normalnym dyferencjałem.

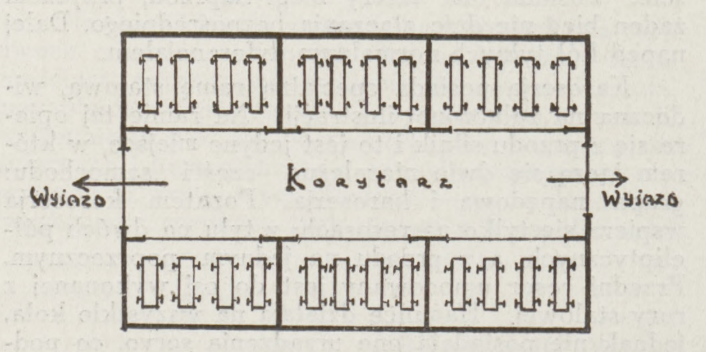
Karoserja posiada specjalną ramę stalową, widoczną na załączonej ilustracji. Na ramie tej opiera się z przodu silnik i to jest jedyne miejsce, w którem łączą się dwie niezależne części samochodu: grupa napędowa i karoserja. Pozatem karoserja wspiera się tylko na resorach: z tyłu na dwóch półeliptycznych, a z przodu na jednym poprzecznym. Przedni resor umocowany jest do osi wykonanej z rury stalowej. Hamulce działają na wszystkie koła, jednak nie posiadają one urządzenia servo, co podkreśla wybitną prostotę konstrukcji samochodu wyścigowego Sima Violet.

M. K.

Czytajcie i popierajcie „AUTO"!

Garażowanie

W CHWILI obecnej, gdy przemysł samochodowy rozwija się coraz bardziej, gdy ilość kursujących samochodów prywatnych i taksówek spowodowała zmierzch „mistrzów bata" — staje się rzeczą konieczną rozpatrzyć kwestję należytego garażowania samochodów i przechowywania materjału samochodowego.

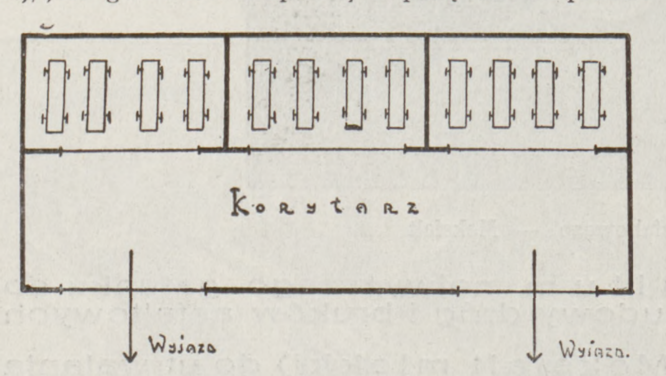


Rys. 211. Garaż typu korytarzowego z rozmieszczeniem maszyn po obu stronach korytarza.

Wszyscy wiemy, że od odpowiedniego garażowania samochodów w znacznym stopniu zależy konserwacja tychże, a więc i dłuższa praca maszyny. Niestety, nie mamy jeszcze prawdziwych garaży, posiadających wszystkie warunki niezbędne do konserwowania i przechowywania tak kosztownego materjału samochodowego; nie mamy garaży, które byłyby wybudowane według ostatnich wymagań techniki, i które posiadałyby wszystkie niezbędne urządzenia dla zabezpieczenia maszyn na wypadek pożaru.

Ci, którzy byli zagranicą i pracowali tam w dziedzinie automobilizmu, zapewne widzieli należycie urządzony garaż; dla nich nie będzie nowiną powiedzenie, że w Ameryce wtacza się samochód do garażu na 7-me i 12-te piętro z taką samą sprawnością i szybkością jak u nas do parterowego boksu na Pradze.

U nas samochody w wielu wypadkach garażują w drewnianych szopach, nie posiadających często okien i nie przedsiębiorą się żadne, nawet bardzo prymitywne, środki przeciwpożarowe. Jeśli zaś sprytny przedsiębiorca wybuduje niewielki garaż o murowanym fundamencie i ścianach (na 2 mtr. od ziemi!), jeśli garaż ten zaopatrzy w parę okien i przenośny piecyk, a na ścianach umieści kilka błyszczących „Minimax'ów" — mówi się wówczas, że jest to „bardzo dobry" garaż i płaci się, oczywiście, za każdy pojedyńczy boks w tym garażu tyle, ile zagranicą pobiera się za boks na cztery maszyny. Czy rzeczywiście garaż tego rodzaju jest „bardzo dobry" i czy nie jest to mniemanie omyłkowe, zobaczymy dalej.

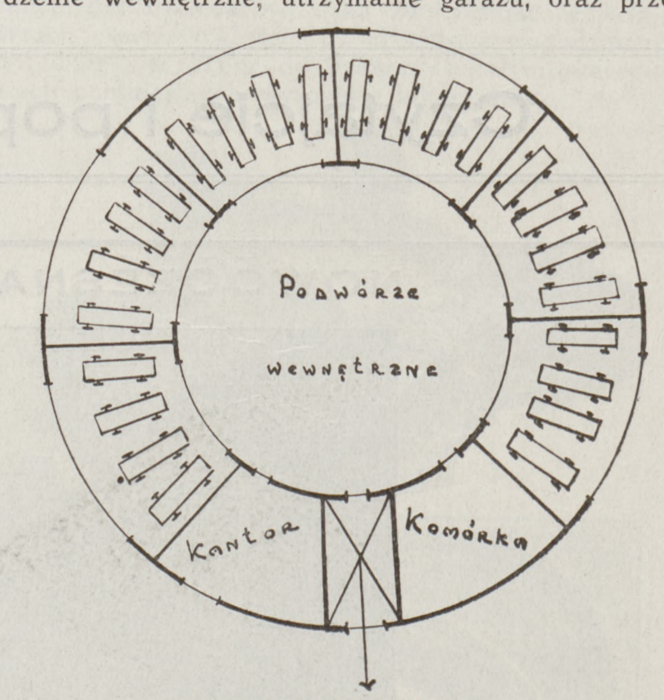


Rys. 212. Garaż typu korytarzowego z rozmieszczeniem maszyn po jednej stronie korytarza.

Otóż praktyka wskazuje nam pewne zasady i warunki, zastosowanie których pozwala na odpowiednie i bezpieczne garażowanie maszyn, oraz na racjonalną eksploatację nie tylko samochodów, lecz całego majątku samochodowego, czyli, mówiąc krócej, umożliwia prowadzenie należytej gospodarki samochodowej.

Przechowywanie majątku samochodowego winno się odbywać w garażach i składach specjalnie wybudowanych i wyłącznie na ten cel przeznaczonych, nie zaś w starych, często nawpół przykrytych, szopach. Tam, gdzie gospodarka samochodowa postawiona jest na wysokim poziomie, tam i garaż jest budynkiem technicznie urządzonym pod każdym względem.

Ponieważ przeznaczeniem garaży jest przechowywanie kosztownego majątku samochodowego, który stale się styka z łatwopalnym materjałem, dlatego też plan budowy, wybór placu, system budowy, materjał budowlany, ustawianie maszyn, urządzenie wewnętrzne, utrzymanie garażu, oraz przepisy przechowywania materjału samochodowego, wszystko to winno dążyć do tego, by:



Rys. 213. Garaż typu kołowego.

1) zabezpieczyć przechowywany materjał i ochronić go na wypadek pożaru i
2) by jaknajlepiej i najracjonalniej przechowywać go wogóle.

Z tych dwóch punktów widzenia rozpatrzymy istniejące systemy i urządzenia garaży i składów zagranicą i zobaczymy, jak ujmuje tą sprawę jeden z inżynierów w swych wykładach o budowie garaży.

Podział garaży.

Garaże pod względem eksploatacyjnym można podzielić na następujące kategorje:

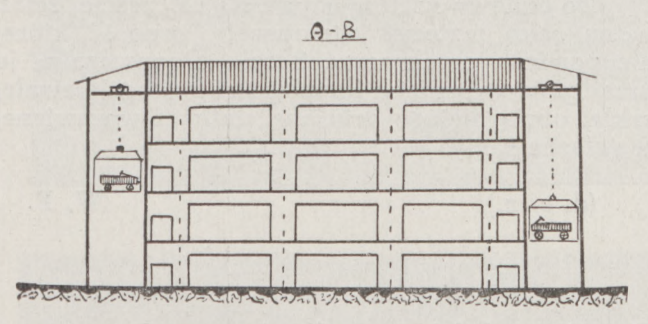
1) Garaże rządowe,
2) Garaże jako przedsiębiorstwa,
3) Garaże osób prywatnych.

Kategorja druga dzieli się z kolei na dwie grupy:

a) garaże dla postoju samochodów osób prywatnych za opłatą i

b) garaże dla postoju taksówek, samochodów ciężarowych i specjalnych danego przedsiębiorstwa samochodowego.

Zasadniczo w jednem pomieszczeniu nie wolno ustawiać więcej, aniżeli cztery maszyny. Jeśli zachodzi potrzeba umieszczenia większej ilości maszyn w jednym garażu, wówczas garaż dzieli się na oddzielne pomieszczenia (boksy) *) i w każdym u-



Rys. 214. Garaż kilkupiętrowy.

stawia się po 4 maszyny. Każdy boks powinien mieć wyjazd albo bezpośrednio w podwórze, albo na wewnętrzny wspólny korytarz garażu. Przez ustawianie w jednym boksie 4-ch maszyn, dążymy do zmniejszenia niebezpieczeństwa, gdyż w razie pożaru w najgorszym wypadku mogą się spalić 4 maszyny jednego boksu, z innych zaś będą łatwo usunięte.

Garaże pod względem konfiguracji można podzielić na następujące systemy:

1) Korytarzowe. (Patrz rys. 211 i 212). Maszyny w garażach tego typu ustawia się albo po obydwu stronach korytarza, który przechodzi przez środek całego budynku, albo też po jednej stronie, jeśli korytarz nie jest umieszczony po środku.

2) Kołowe. (wachlarzowe), (Patrz rys. 213). W garażach tego typu rozmieszcza się maszyny w sektorach okrągłego budynku, centrum którego czyli podwórze wewnętrzne służy do mycia i oględzin maszyn. Każdy sektor (boks), posiada wyjazd wewnątrz do podwórza i nazewnątrz.

Garaże typu kołowego spotykają się bardzo rzadko nawet zagranicą. Przyczyną tego jest: a) wielki koszt budowy ścian tej konstrukcji i systemu ogrzewania budynku w porównaniu z budową i ogrzewaniem garażu zwyczajnego typu, b) wielki koszt budowy szklanego sufitu nad podwórzem wewnętrznem, c) budowa ich może być tylko parterowa, gdyż przy budowie piętrowej trzeba byłoby zastosować specjalne skomplikowane urządzenia dla wyjazdu w podwórze, d) plac wewnętrzny (podwórze) pozwala tylko na dogodny wjazd i wyjazd maszyn i uniemożliwia postawienie jakichkolwiekbądź nawet małych budynków gospodarczych w podwórzu.

3) Kilkupiętrowe. (Patrz rys. 214 i 215). W garażach tego typu rozmieszcza się samochody na każdem piętrze i bezwzględnie w boksach. Należy również urządzić specjalne windy, oraz conajmniej dwie klatki schodowe w przeciwległych końcach budynku.

W garażach jednopiętrowych posiadanie windy nie jest konieczne; dla wjazdu i wyjazdu samochodów służyć może specjalnie urządzona pochyła podłoga. W suterynach i piwnicach garaży urządzać nie wolno. Windy powinny być zbudowane w specjalnych szafkach ochronnych, posiadających ogniotrwałe ścianki, sufit, podłogę i drzwi.

*) Boksem nazywamy również i pomieszczenie dla jednej maszyny.

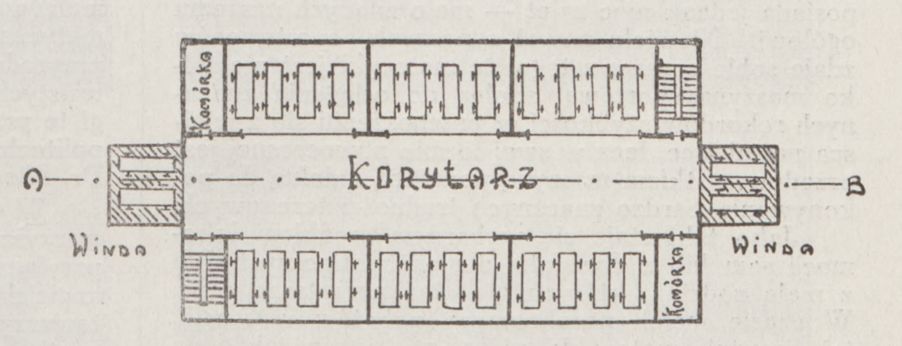
Rozlokowanie garaży w pobliżu budynków zaludnionych.

Każdy garaż, do jakiegoby typu nie należał, powinien być budowany w pewnych odległościach od sąsiednich budynków, a mianowicie: od budynków murowanych w odległości 8 mtr., od drewnianych—11 mtr. W wypadkach, gdy podana odległość nie może być zachowaną, między budynkami a garażem buduje się ścianę ogniotrwałą o grubości nie mniej niż 70 cm.

Warsztaty przy garażach powinny posiadać oddzielne wyjścia i wejścia, oraz oddziela się je od samego garażu ogniotrwałą ścianą o grubości do 17 cm.

Wybór systemu budowy.

Przy wyborze systemu budowy garażu duże znaczenie odgrywa plac, na którym garaż ma być budowany, oraz ilość maszyn przeznaczonych do garażowania. Jeśli plac jest niewielki, a chcemy mieć garaż na pomieszczenie kilkudziesięciu maszyn, wówczas buduje się garaż kilkupiętrowy. Jeśli zaś plac jest obszerny, to dla pomieszczenia tej samej ilości maszyn wygodniej budować garaż parterowy, który i pod względem bezpieczeństwa jest o wiele lepszy.



Rys. 215. Garaż kilkupiętrowy.

Przy układaniu projektu, jak również i przy budowie garażu trzeba brać pod uwagę: 1) ilość maszyn przeznaczonych do garażowania, 2) typ maszyn (osobowe, ciężarowe, lub specjalne), 3) plac, na którym ma być garaż budowany, 4) cel dla którego garaż jest przeznaczony. Posiadając wyczerpujące dane co do podanych wyżej punktów, oblicza się wymiary pomieszczeń dla całego budynku.

Materjały dla budowy garaży.

Dla budowy garaży używa się zazwyczaj następujący materjał budowlany: a) cegłę, b) beton, c) kamienie betonowe, d) szkło, e) żelazo. Drzewo, jako materjał budowlany, używane być nie może. Jedynie sprzęty drewniane jakto: ławki, krzesła i stołki mogą być używane w garażach i to w ilościach ściśle niezbędnych.

Szerokość bram i korytarzy.

Bramy wyjazdowa i wjazdowa powinny być nie mniejsze, jak 2,5 mtr. szerokości: szerokość korytarza wewnętrznego nie mniejszą jak 10 mtr. w celu łatwego wymijania przy spotykaniu się samochodów.

Ściany i przegrodzenia.

Grubość ścian zewnętrznych zależną jest od ilości pięter garażu i od wysokości jego pomieszczeń (boksów); w każdym razie ściany powinny być bardzo masywnie budowane. Przegrodzenia zaś o grubości nie mniej jak 11 cm. muszą być z ogniotrwałego materjału.

Podłoga.

Podłoga w garażu buduje się z ogniotrwałego materjału; powinna ona być odporną na wsiąkanie oleju i smarów. W każdym boksie podłoga pod samochodem posiada niewielkie wgłębienie z pochyłością do specjalnej rury ściekowej, opatrzonej rezerwoarem, łatwym do wyjęcia, zadaniem którego jest pochłanianie przelanej benzyny, oleju i nafty, które nie powinny ściekać do ogólnej kanalizacji, gdyż powoduje to wytwarzanie w studniach i rurach kanalizacyjnych palnych gazów. Grubość podłogi (betonowej, lub z cegły zalanej cementem) nie przewyższa 13-tu cm. i w każdym wypadku oblicza się na wagę samochodów ciężarowych i osobowych, przeznaczonych do garażowania. Podłogi asfaltowej budować nie należy, gdyż często pęka i wchłania olej, benzynę i naftę. Podłoga drewniana w garażach jest wykluczona.

Sufit.

Do budowy sufitów używa się najczęściej żelazobeton, jako materjał ogniotrwały, grubość którego nie powinna przekraczać 8 cm. Dopuszczalne jest urządzanie w sufitach illuminatorów z ogniotrwałego szkła, obciągniętego drucianą siatką i wprawionego w żelazne ramy.

(d. c. n.). **W. F.**

Opis wycieczki motocyklowej po ziemi polskiej, odbytej w lipcu i sierpniu 1925 roku

SPORT motocyklowy u nas dotąd mało rozkwitnięty, lub raczej dopiero zaczynający się rozwijać a to głównie dzięki złemu stanowi dróg naszych i stosunkowo znacznym, jak na nasze stosunki kosztom, związanym z kupnem dobrej maszyny — posiada jednak moc zalet — mało znanych naszemu ogółowi. Niewielu nawet z naszych sportsmenów zdaje sobie sprawę z tego, że motocykl jest nie tylko maszyną sportową, zdolną do osiągania znacznych rekordów szybkości w przenoszeniu się z miejsca na miejsce, lecz w swej formie nowoczesnej jest przedewszystkiem maszyną podróżną, zdolną do pokonywania bardzo znacznych trudności terenowych.

Jako taki staje się wybornym środkiem lokomocji sam lub z doczepką dla osób samotnych, lub z małą rodziną, których nie stać na własne auto. W czasie moich parokrotnych pobytów w Anglji, tej ojczyźnie motocykla, nieraz widziałem, jak małe a sprawne maszyny, unosiły co sobotę mieszkańców zadymionych miast w odległe urocze zakątki starej Anglji, na wybrzeża Atlantyku lub Morza Północnego — gdzie przez półtora dnia zapominało się o biurach i fabrykach i żyło się zdrowym wiewem morza i słonego wiatru.

Pragnąc urozmaicić nieco monotonję wakacyjnych miesięcy, spędzanych rok rocznie w jakiejś miejscowości podgórskiej, postanowiłem w lecie ubiegłego roku odbyć dłuższą wycieczkę po Polsce na motocyklu. W orbitę planów moich wciągnąłem p. K. oraz jego żonę — znaną w naszych kołach sportowych turystkę i narciarkę. Wycieczka objąć miała całe Podkarpacie przez Stryj i Stanisławów do Kołomyji. Z Kołomyji przez Kosów do Żabiego, dalekie a ciekawe zakątki Huculszczyzny — dolinę Czeremoszu przez Hryniawę, Uscieryki, rumuńską granicę aż do Kut, Śniatynia i Kołomyji. Z Kołomyji znowu przez Śniatyń, Horodeńkę — polnemi drogami przez jary do Horodnicy i Zaleszczyk i przez Uscieszko do Kołomyji z powrotem.

To była pierwsza część wyprawy. Szereg zdjęć umieszczonych w tekście, dobitnie ilustruje charakter dróg, zamieniający normalną jazdę na maszynie wręcz w turystykę motocyklową. Ta część naszej wycieczki nosiła wybitny charakter ustawicznej walki z trudnościami terenu — równocześnie jednak dowiodła, że motocykl jest w stanie przebyć drogi górskie, dostępne zaledwie dla najprostszego zaprzęgu i przejedzie wszędzie, gdzie tylko dwa koła postępować za sobą potrafią. Trudności „wspinania się" i haniebnych zjazdów, gdzie używało się obu hamulców i silnika jako dodatkowego hamulca pneumatycznego, były wynagrodzone stokrotnie pięknem przyrody górskiej i tym osobliwym czarem Karpat lesistych, jakiego brak innym górom naszym. Drogi te przebiegałem ongiś pieszo jeszcze jako student politechniki lwowskiej ze znanym turystą polskim Dr. Mieczysławem Orłowiczem.

W partji Huculszczyzny zyskaliśmy miłego towarzysza w panu J. S. ze Lwowa, który w Kosowie przyłączył się przypadkowo do nas i na maleńkiej angielskiej maszynce Francis-Barnett'cie wytrwale towarzyszył nam przez wszystkie najtrudniejsze partje naszej drogi.

Druga część wyprawy objęła drogi, biegnące wprost na północ ku stronom rodzinnym autora przez Lwów, Włodzimierz Wołyński, po drogach monotonnych i nader zaniedbanych do Kowla, stamtąd do Brześcia, a potem po bardzo dobrych, jak na nasze stosunki szosach przez Kobryń, Prużanę, do Puszczy Białowieskiej.

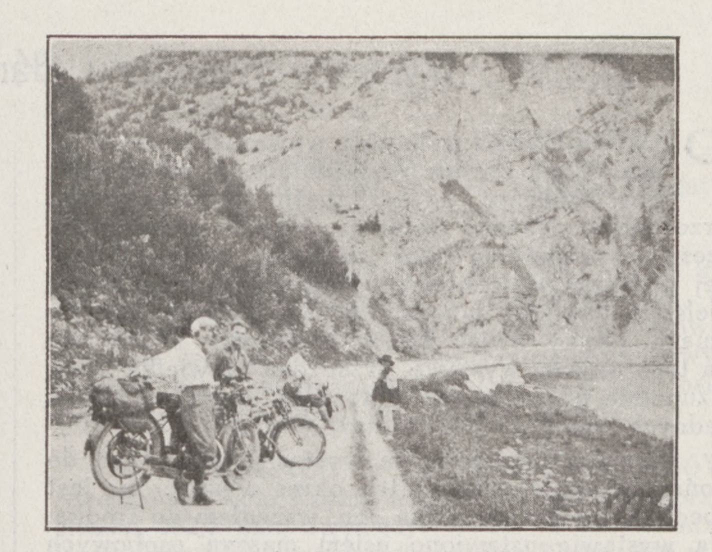
Charakter tej drugiej partji wręcz odmienny od poprzedniej. Równiny, zwłaszcza w okolicach Kobrynia, dalekie i bezkresne. Drogi puste, najczęściej proste jak strzała. Nawierzchnia dobra. Ręka mimowoli przesuwa dźwignię gaźnika i całe dziesiątki kilometrów mijają przebyte zdrowem, szerokiem tętnem maszyny. Potem Puszcza Białowieska i ponad sto kilometrów starego traktu Napoleońskiego po strasznych piachach i ukończenie wycieczki w Krakowie.

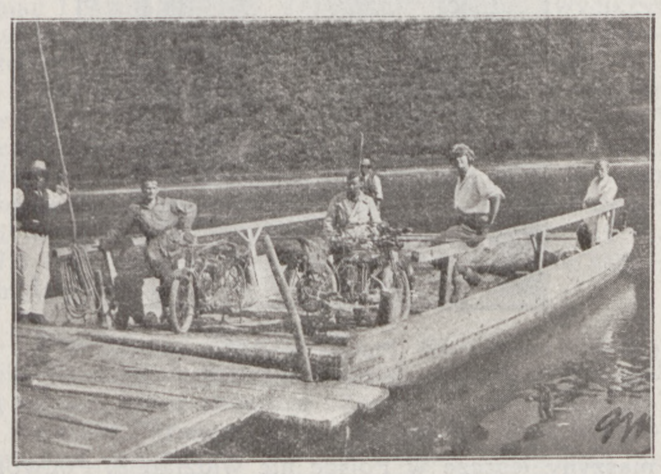
Tą partję drogi odbyłem samotnie, gdyż p. P. z żoną pozostał w Kosowie, a na Polesie wybrał się dopiero w miesiąc potem.

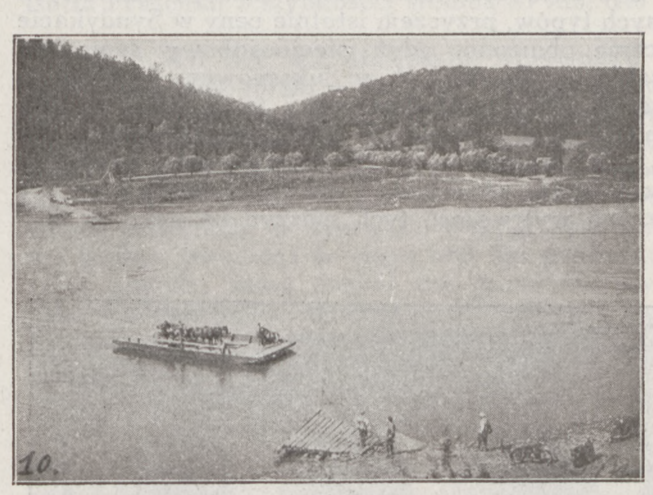
Taki jest krótki szemat naszej wyprawy ubiegłego roku; trwała ona pięć tygodni, a licznik nastawiony na 0 w Krakowie pokazywał — w chwili powrotu 4.216 km.

Zachęcony powodzeniem zeszłorocznem i masą doznanych wrażeń, zamierzam w roku obecnym w













Rys. 216. 1. Z Huculszczyzny na Bukowcu, 2. Na Brzegach Czeremosza, Hryniewa - Kuty, 3. Z Podola — przeprawa przez Dniestr w Horodnicy, 4. Przeprawa przez Dniestr w Uścieczku, 5. Polesie — Trakt Napoleona. 6. Z Huculszczyzny — Droga Kosów — Żabie.

pierwszej połowie lipca, odbyć podobną wycieczkę, obemującą tym razem północne ziemie Polski a więc: Król. - Huta — Poznań — Gniezno — Toruń— Bydgoszcz — Grudziądz — Gdańsk — Pomorze — potem przez Warszawę w Grodzieńszczyznę — i pojezierze Suwalskie, wreszcie na krótki wypoczynek na Polesie przez Grodno — Wołkowysk — Białowieżę — do Kobrynia. Tym razem będzie to wyprawa samotna, jedynie w towarzystwie żony autora, również jak on zamiłowanej sportsmenki i turystki.

Wystawa Syndykatu Handlowego w Warszawie

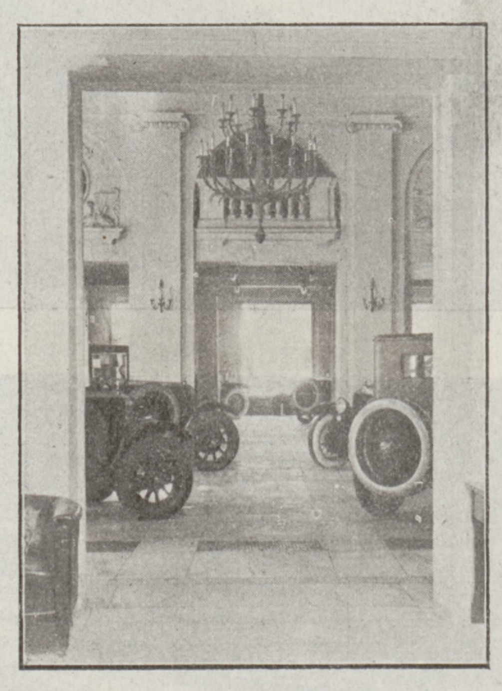
POWRÓCIWSZY z letnich wywczasów do Warszawy, jak zwykle rozglądałem się po mieście, aby zobaczyć, co też zaszło godnego uwagi. Przechodząc Nowym Światem, zwróciłem uwagę na rzęsiście oświetlone okna ogromnej, nowootworzonej wystawy samochodów, generalnego przedstawicielstwa włoskich fabryk Lancia i Ansaldo. Śliczny gmach (Nowy Świat 23/25), doskonale nadaje się na tego rodzaju wystawę, urządzoną na wielką skalę i zupełnie po europejsku. Możnaby przenieść ją bez żadnych zmian do Paryża lub Londynu.

Zwabiony napisem, że wystawa trwa tylko do końca września, i że na ten okres wyznaczona jest specjalna poważna zniżka cen, wszedłem do środka. Na wystawie ustawiono osiem maszyn osobowych różnych typów, przyczem istotnie ceny w Syndykacie znacznie obniżono, gdyż pięcioosobowy samochód Ansaldo, o sile 32 KM. w luksusowem wykonaniu, kosztuje tylko 1.695 dolarów, a 6-cio osobowe maszyny, 40 KM. — dolarów 2.100. Nadewszystko jednak, jak zawsze, zwróciły moją uwagę wysmukłe Lancie, które obserwuję oddawna, podziwiając siłę i dziwną wytrwałość tych maszyn na naszych drogach, i bocznych szosach, a zwłaszcza w piaskach i błocie. Najważniejsza rzecz, że taka Lancia, na czas wystawy kosztuje, jak np. torpedo tylko 2.600 dolarów. Jak się przekonałem, przeprowadzono w samochodach tych, jak również w samochodach Ansaldo, cały szereg zmian technicznych, które podnoszą jeszcze niezrównanie zalety tych wozów.



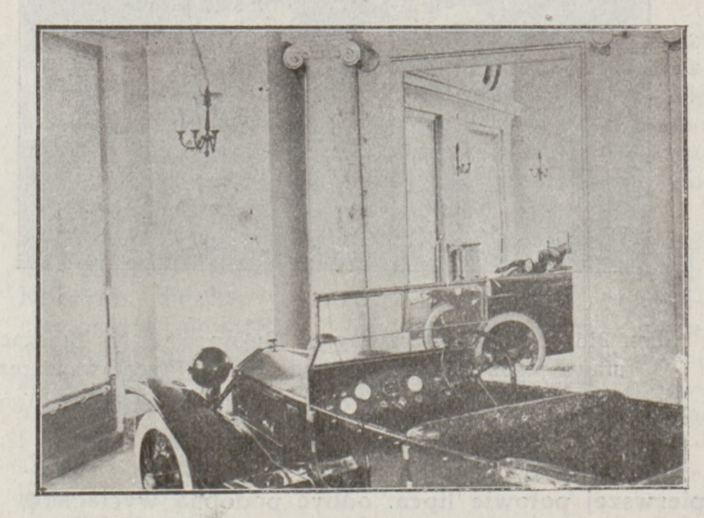
Rys. 217. Wystawa Syndykatu Handlowego w Warszawie. Widok od strony ulicy.

Skończywszy oglądanie samej wystawy, obejrzałem z kolei budujący się w podwórzu tego samego domu specjalny budynek dla przedstawicielstwa Lancia i Ansaldo. Będzie to bez przesady pierwsza tego rodzaju wystawa w Polsce, gdzie z okna wystawowego samochody będą spuszczane windą do sali podziemnej, mogącej pomieścić 20 maszyn. Biura przedstawicielstwa będą się mieściły na pierwszem piętrze. Tego rodzaju postawienie firmy daje gwarancję pierwszorzędnego utrzymywania samochodów i dbałości o nie, nie mówiąc już o tem, że zapewni ono niewątpliwie markom Lancia i Ansaldo jeszcze większe rozpowszechnienie w Polsce. Dzięki uprzejmości dyrektorów Syndykatu, mogłem jeszcze podziwiać i wyrażać swoje zachwyty, na widok podwozia ciężarowego Lancia, 3 ton nośności, które mi zademonstrowano. Musiałem przyznać, że tego rodzaju maszyny jeszcze w Polsce nie widziałem. Podwozie robi wrażenie nadzwyczaj solidne i powinno być w użyciu pierwszorzędne nawet w naszych warunkach, tem więcej, że bywa używane na najniebezpieczniejszych drogach alpejskich dla celów komunikacji towarowej i osobowej. Jak mnie poinformowano, chodzi i u nas już jeden taki omnibus w Tatrach.



Rys. 218. Piękne wnętrze wystawy Syndykatu Handlowego.

Poczuwałem się do miłego obowiązku, by się swojemi wrażeniami podzielić z Czytelnikami „Auta", zachęcając ich do obejrzenia rzeczywiście wspaniale i gustownie urządzonej wystawy samochodowej.



Rys. 219. Fragment wnętrza wystawy Syndykatu Handlowego.

Inż. Fr. Lutosławski.

KRONIKA

NIEMIECKI „DZIEŃ REKORDÓW". Automobilklub Niemiec zorganizował pod Fryburgiem, w dniach 31 lipca i 1 sierpnia, doroczne zawody szybkości na przestrzeni jednego kilometra o starcie z rozbiegu na terenie płaskim, oraz na 12-to kilometrowem wzniesieniu. W wyniku tych zawodów pobity został niemiecki rekord szybkości, a mianowicie włoski kierowca Campari, na dwulitrowym samochodzie wyścigowym Alfa Romeo, przebył kilometr w czasie 18,5 sek., robiąc średnio 198 km. 350 m/godz. W kategorji samochodów sportowych najlepszy wynik osiągnął Caracciola, który na ośmiolitrowym Mercedesie wykazał 153 km. 584 m/godz. W klasie motocykli najlepszy czas dnia zdobył szwajcarski jeździec Alfter, na motocyklu Zenith 1000 cm.³, osiągając 179 km. 284 m/g. Tenże sam jeździec zwyciężył i w klasie motocykli z wózkiem, w której, na maszynie tej samej marki, rozwinął 144 km. 115 m/g.

W biegu górskim zwycięscą został Szwajcar Franconi, który na motocyklu Motosacoche 750 cm.³ przebył przestrzeń 12 kilometrów w 10 m. 16 sek. Werner na dwulitrowym samochodzie wyścigowym Mercedes, wykazał czas 10 m. 24,2 sek. W kategorji samochodów sportowych najlepszy czas, 11 m. 27,6 sek., osiągnął Heusser na pięciolitrowym samochodzie Steyr.

PARYŻ — PIRENEJE — PARYŻ. Doroczny raid dla samochodów i motocykli, organizowany pod tą nazwą przez redakcje czasopism „Moto Revue" i „Le Petit Parisien", odbył się między 15 a 22 sierpnia na przestrzeni ok. 2000 km., podzielonej na siedem następujących etapów: Paryż — Bordeaux — Pau — Tarbes — Tuluza — Clermont Ferrand — Orlean — Paryż. Na raid wyruszyła pokaźna liczba 64 konkurentów, w czem 49 motocykli, 5 cyclecarów i 10 samochodów. Motocyklistom wolno było wieźć ze sobą drugą osobę na tylnem siodle i kilku jeźdźców skorzystało z tego pozwolenia. Ze względu na długość etapów, trudną drogę i wymagania regulaminu, raid był bardzo trudny, o czem świadczy fakt, że tylko 36 zawodników zdołało ukończyć konkurs, przyczem zaledwie 11 bez punktów karnych. Ostateczne wyniki są następujące:

Motocykle 175 cm.³: 1. exaequo Lezin (Gnome Rhone) i Bourgoin (Gnome Rhone) pk. O; 2. Faure (Royal Moto) pk. 17; 3. Charron (Favor) pk. 44; 4. Albissua (Stella) pk. 79; 5. Benoit (Jean Thomann) pk. 146.

Motocykle 250 cm.³: 1. Roudadoux (De De) pk. O; 2. exaequo Capdepont (Favor) i Petaud (Favor) pk. 1; 3. Boulangier (Stella) pk. 19; 4. Jeannin (Terrot) pk. 28; 5. exaequo Laurent (Le Grimpeur) i Dubos (Favor) pk. 38; 6. Doyen (Terrot) pk. 49.

Motocykle 350 cm.³: 1. exaequo Thezenas (Ravat), Dumoulin (Gillet) i Hufkens (Gillet) pk. O; 2. Lebourlier (F. N.) pk. 29; 3. Convert (F. N.) pk. 43; 4. Dumont (Terrot) pk. 48; 5. Renaud (C. P.) pk. 51; 6. Missier (B. S. A.) pk. 100; 7. Dherbecourt (Terrot) pk. 163; 8. Turpain (Terrot) pk. 333.

Motocykle 750 cm.³: 1. Krebs (F. N.) pk. 17.

Cyclecary 500 cm.³: 1. Lemasson (Alcyon) pk. 61. Cyclecary 1100 cm.³: 1. Siran (D'Yrsan) pk. 30.

Samochody 1100 cm.³: 1. Gaillon (Amilcar) pk. 81. Samochody 1500 cm.³: 1. exaequo Raimond (Messier) i Soreau (Messier) pk. O; 2. Deyris (Citroën) pk. 37. Samochody 2000 cm.³: 1. Combes (Bugatti) pk. 79.

WYŚCIGI O NAGRODĘ ACERBO, które rozegrały się w Castellamare w dniu 8 sierpnia, na przestrzeni 510 km., przyniosły zwycięstwo kierowcy Spinozzi na dwulitrowym samochodzie wyścigowym Bugatti. Wykazał on czas 5 g. 2 m. 42,4 sek., osiągając szybkość średnią 101 km. 196 m/godz.

W WYŚCIGACH O NAGRODĘ ABRUZZÓW, rozegranych koło Rzymu w dniu 8 sierpnia, na przestrzeni 382,5 km., zwyciężył Avati na samochodzie Isotta Fraschini z szybkością średnią 87 km. 646 m/g.

WYŚCIGI NA WZNIESIENIU KLAUSEN. Najtrudniejszy bieg górski w Europie, wyścigi na wzniesieniu Klausen, zostały zorganizowane przez Automobilklub Szwajcarji w dniach 7 i 8 sierpnia, na przestrzeni 21.500 metrów, przy różnicy poziomów startu i celu, równej 1.273 m. i licznych gwałtownych zakrętach. W tym roku wyścigi były specjalnie trudne, ponieważ w ciągu obu dni panowała fatalna pogoda; śnieg pokrył tor grubą warstwą, a mgła była tak silna, że częstokroć widzowie nie widzieli przejeżdżających samochodów. Mimo tak niesprzyjających warunków pobitych zostało jedenaście rekordów wzniesienia dla różnych kategorji, jak to widzimy z poniższych wyników:

A. Motocykle.



Rys. 220. Plan toru wyścigowego na wzniesieniu Klausen.

I. Motocykle (amatorzy).

Kat. 250 cm.³: 1. Saussure (Motosacoche) 22 m. 5 s.
Kat. 350 cm.³: 1. Schmidt (Sarolea) 22 m. 53,8 s.
Kat. 500 cm.³: 1. Schwab (Motosacoche) 21 m. 34,8 s.
Kat. 750 cm.³: 1. Gajardo (Ariel) 26 m. 31,6 s.
Kat. 1000 cm.³: 1.Heer (Motosacoche) 22 m. 38,8 s.
Kat. 600 cm.³ z wózkiem: 1. Bornstein (A. J. S.) 27 m. 15,6 s.

II. Motocykle (zawodowcy).

Kat. 125 cm.³: 1. Widmer (Zehnder) 30 m. 38,2 s.
Kat. 175 cm.³: 1. Geiss (D. K. W.) 23 m. 46 s.
Kat. 250 cm.³: 1.Ghersi (Guzzi) 20 m. 20,4 s. rekord.
Kat. 350 cm.³: 1. Wierz (Condor) 21 m. 6,2 s.
Kat. 500 cm.³: 1. Franconi (Motosacoche) 17 m. 48,6 s., ogólny rekord motocyklowy.
Kat. 750 cm.³: 1. Richter (Victoria) 19 m. 4 s.
Kat. 1000 cm.³: 1. Ceresole (Harley Dawidson) 18 m. 5,6 s. rekord.

Kat. 350 cm.³ z wózkiem: 1. Walter (Cotton) 33 m. 1,8 s.
Kat. 600 cm.³ z wózkiem: 1. Eskofier (Victoria) 24 m. 32 s.
Kat. 1000 cm.³ z wózkiem: 1. Gex (Motosacoche) 21 m. 23 s., rekord.

B. Samochody.

I. Samochody turystyczne.

Kat. 500 cm.³: 1. Betenuth (Hanomag) 27 m. 22 s.
Kat. 1100 cm.³: 1. Zimber (Opel) 24 m. 3,8 s. rekord
Kat. 1500 cm.³: 1. Lamarche (F. N.) 21 m. 53.2 s rekord.
Kat. 2000 cm.³: 1. Kessler (Ansaldo) 22 m. 4,6 s. rekord.
Kat. 3000 cm.³: 1. Walser (Lancia) 26 m. 9,2 s.
Kat. 5000 cm.³: 1. Segard (Panhard Levassor) 22 m. 29,4 s.
Kat. 8000 cm.³: 1. Caerels (Excelsior) 21 m. 52 s.
Kat. pow. 8000 cm.³: 1. Caracciola (Mercedes) 20 m. 50,2 s. rekord.

II. Samochody sportowe.

Kat. 1100 cm.³: 1. Gacon (Amilcar) 22 m. 27,6 s.
Kat. 1500 cm.³: 1. Gloggner (Bugatti) 20 m. 12,2 s. rekord.
Kat. 2000 cm.³: 1. Karrer (Bugatti) 20 m. 7,6 s. rekord.
Kat. 3000 cm.³: 1. Hurlimann (Sunbeam) 22 m. 46,2 s.
Kat. 5000 cm.³: 1. Hansal (Steyr) 20 m. 34,6 s.
Kat. 8000 cm.³: 1. Veladini (Packard) 21 m. 31,4 s.

III. Samochody wyścigowe.

Kat. 500 cm.³: 1. Betenuth (Hanomag) 26 m. 48,2 s.
Kat. 1100 cm.³: 1. Morel (Amilcar) 19 m. 15,2 s. rekord.
Kat. 1500 cm.³: 1. Kimpel (Bugatti) 23 m. 27,8 s.
Kat. 2000 cm.³: 1. Kessler (Alfa Romeo) 18 m. 42,8 s.
Kat. 3000 cm.³: 1. Kracht (Bugatti) 20 m. 38 s.
Kat. 5000 cm.³: 1. Kinski (Steyr) 18 m. 57 s.

Rekord wzniesienia Klausen, ustanowiony w roku zeszłym przez zmarłego tragicznie hr. Masettiego, na samochodzie Sunbeam, w czasie 17 m. 28,8 s. nie został zatem przewyższony. Zaznaczyć należy wielkie zainteresowanie wyścigami, do których stanęło bez mała dwustu współzawodników z całej Europy.

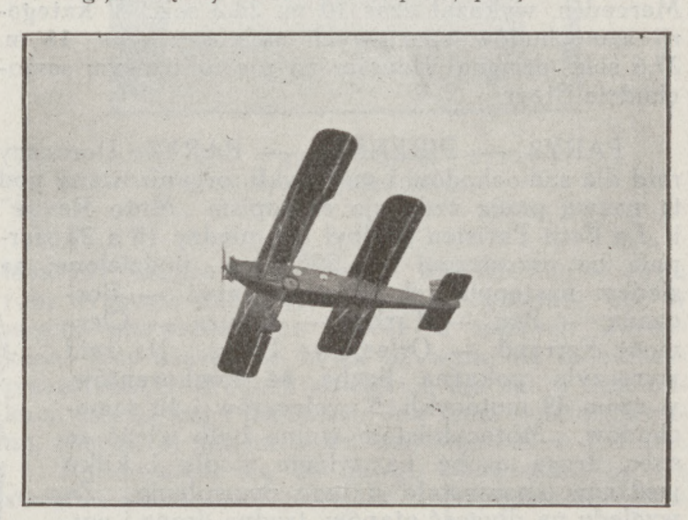
NOWE REKORDY MOTOCYKLOWE. W dniu 3 sierpnia dwaj motocykliści belgijscy pobili na torze Monza, na motocyklu F. N. 350 cm.³, szereg rekordów światowych dla tej kategorji, wszystkie z szybkością przeszło 117 km/g.

Jeździec angielski Temple zdobył znowu trzy piękne rekordy światowe szybkości na swym motocyklu O. E. C. 1000 cm.³. W dniu 13 sierpnia przebył on na torze autodromu Montlhery przestrzeń 200 mil ang. w 2 g. 11 m. 10,28 s., oraz w jedną godzinę 151 km. 603 m. i w dwie godziny 296 km. 213 m.

Na torze Brookland motocyklista Horsman pobił w dniu 14 sierpnia szereg rekordów światowych szybkości na motocyklu z wózkiem 600 cm.³. Przebył on: 10 km. w 4 m. 28,03 s.; 50 km. w 21 m. 56,97 s.; 100 km. w 46 m. 24,13 s.; 10 mil ang. w 7 m. 6,50 s.; 50 mil ang. w 37 m. 23,18 s. i w jedną godzinę — 126 km. 940 m.

HERKULEYNS W WARSZAWIE. Podczas wyścigów motocyklowych i kolarskich, zorganizowanych przez Warszawskie Towarzystwo Cyklistów na torze dynasowskim, rozegrany został w dniu 29 sierpnia mecz na motocyklach między Holendrem, Harry Herkuleynsem, amatorskim mistrzem Europy a mistrzem Polski, Henrykiem Choińskim. Mecz ten składał się z trzech serji, a mianowicie z biegu na przestrzeni 3 km., w którym jeźdzcy startowali oddzielnie, starając się wykazać jaknajlepszy czas, z wyścigu na takimże dystansie ale ze startem wspólnym, oraz z wyścigu na 5 km., z dwóch przeciwległych startów. W pierwszej serji Herkuleyns osiągnął czas równe 2 minuty, odpowiadający szybkości 90 km/g, jednak Choiński wykazał czas lepszy — 1 m. 49,4 s. W drugim wyścigu Herkuleyns umiejętnie zajeżdżał drogę, skutkiem czego Choiński, mimo zabójczo odważnej jazdy, nie mógł go na wąskim torze wyminąć i przegrał o małe pół długości motocykla. Zato trzeci wyścig przyniósł Choińskiemu wspaniały sukces. Świetny nasz mistrz, mimo że dużo stracił skutkiem złego startu, potrafił nietylko odrobić na przeciwniku stracony dystans, ale w ciągu kilku okrążeń dopędził Holendra, bijąc go bezapelacyjnie. Mistrz Europy zrezygnował i nie ukończył wcale biegu. Zwycięstwo Choińskiego stawia go w rzędzie najlepszych motocyklistów świata, a już nad resztę jeźdźców polskich wynosi go niepodzielnie. Dowiódł on zresztą jeszcze raz swej wyższości, bijąc w dwa dni później, w podobnym meczu, drugiego doskonałego motocyklistę polskiego. Witolda Rychtera.

SZEŚCIODNIOWE ZAWODY DLA MOTOCYKLI o puhar międzynarodowy rozegrały się w Anglji między 16 a 22 sierpnia, przy udziale 113 zawodników z Anglji, Holandji i Niemiec. Zawody te stanowiły konkurs turystyczny, którego trasa przebiegała po najtrudniejszych terenach, nie wyłączając dróg gruntowych. W szóstym dniu raidu odbyły się zawody szybkości na torze Brookland.



Rys. 221. W Villacoublay wypróbowany został samolot Albessart o niezwykłem rozmieszczeniu skrzydeł.

Puhar międzynarodowy został zdobyty przez obsadę angielską, w składzie następujących jeźdźców i maszyn: Pyke (Norton 588 z wózkiem), Lidstone (James 495) i Walker (Sunbeam 493). Drugie miejsce zajęła obsada holenderska, trzecie zaś angielska obsada pań. Damy osiągnęły na tym raidzie doskonały wynik; z siedmiu uczestniczek sześć ukończyło drogę, przyczem cztery otrzymały złote medale. Ogółem do celu doszło 91 konkurentów, z których złote medale dostało 76. Nagrodę konstruktorów zdobyła fabryka B. S. A.

NOWY REKORD WYSOKOŚCI NA PŁATOWCU. Francuz Callizo, znany specjalista od lotów na wysokość, pobił swój własny rekord, wznosząc się w dniu 23 sierpnia, na samolocie Bleriot-Spad z silnikiem Lorraine Dietrich 400 KM., na wysokość 12.400 metrów.

DRUKARNIA STOŁECZNA, GUSTAW KRYZEL, WARSZAWA, WOLSKA 16.

ANSALDO

WYSTAWA do 15/X 26.

Syndykat Handlowy & Co. Ltd.

WARSZAWA, Nowy Świat 23/25, tel. 104-86.
Adr. teleg. „HASYNDICAT“.

ZNIZKA CEN na czas wystawy

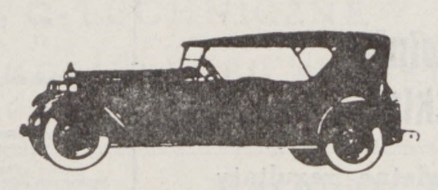
Torpedo od 1695 dol.

Bracia OSTROWSCY i S-ka
SP. Z OGR. ODP.

FABRYKA POWOZÓW i KAROSSERJI

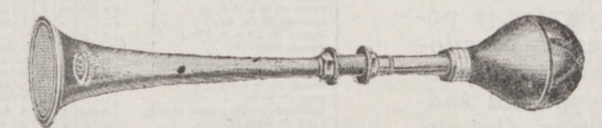
WARSZAWA, UL. ŁUCKA Nr. 11

Przyjmują zamówienia karoserji wszelkich typów, nadbudówki do otwartych karoserji oraz wszelkie reperacje i odnówki karoserji





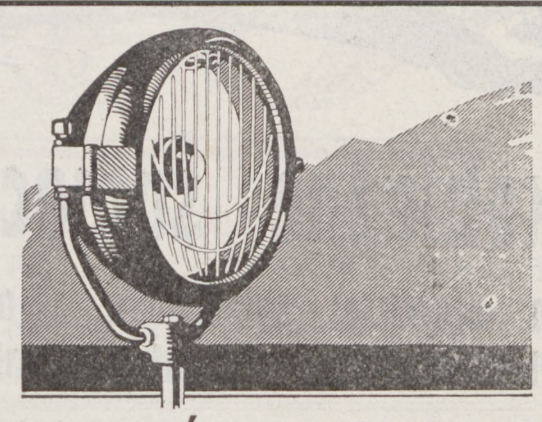
NAJWIĘKSZA FABRYKA WE FRANCJI AKCESORJI SAMOCHODOWYCH MOTOCYKLOWYCH I ROWEROWYCH



Najlepsze! **Najtańsze!**

Wszędzie do nabycia

„COREFA“, Warszawa, Hoża 41, tel. 241 49.



BEZPIECZEŃSTWO SAMOCHODU

i pasażerów jest uzależnione w czasie nocnej jazdy od sprawności oświetlenia. Pod względem technicznym przedstawiają

ZEISS'a

Reflektory samochodowe

kompletne oświetlenie niezbędne dla samochodu. Podczas mgły, wiatru i deszczu, moż a przy odpowiedniem włączeniu uzyskać bardzo jasne, lecz nie oślepiające żółte światło, które lepiej przebija mgłę, niż białe światło zwyczajne. Żądajcie katalogów gratisowych Auto 363

Jeneralne przedstawicielstwo na Polskę
Firmy CARL ZEISS JENA

TEL.: 57 - 54
57 - 55



Adres Telegr.
SEGWICZ
WARSZAWA

Warszawa, ul. Szpitalna Nr. 3
Dom Handlowy J. SEGAŁOWICZ

Luksusowe belgijskie samochody wszechświatowej fabryki

„Minerva-Motors“

BEZKONKURENCYJNE RESORY. **WYSOKA ELASTYCZNOŚĆ SILNIKA.**

Nowe modele 1926 roku. Typy: 16/35 HP., 20/55 HP., 30/75 HP.

Na życzenie klijenta fabryka montuje na kołach balonowych.

Ceny w funtach szterlingach. — Ze względu na korzystną relację franka belgijskiego do funta **ceny bardzo dostępne**

JENERALNE PRZEDSTAWICIELSTWO NA POLSKĘ

Polskie Towarzystwo dla Handlu i Przemysłu Samochodowego

„VARSOVIE - AUTOMOBILE“

Sp. Akc. w Warszawie, Kopernika 4/6.
Telefony 237-22 i 236-64.

LANCIA

WYSTAWA do 15/X. 26.

SYNDYKAT HANDLOWY & Co. Ltd.

WARSZAWA, UL. NOWY ŚWIAT 23/25. — TEL. 104-86
Adr. telegr. „HASYNDICAT“.

na czas wystawy — torpedo od 2600 dol.
ballon (limuzyna podwójna, karoserja) 3100 dol.

PODWOZIA CIĘŻAROWE
3 Tony dol. 2 650. — na omnibusy wysoka klasa.

ZNIŻKA CEN



Lekkobieżne samochody Forda

Co właściciel samochodu „Ford" powinien wiedzieć o oleju: „lekkim, średnim lub ciężkim"?

Właściciel samochodu Ford, który do smarowania motoru zamierza użyć olej cięższy, niż **GARGOYLE MOBILOIL „E"**, winien stale pamiętać o analogji między motorem a organizmem ludzkim. Tak samo jak każdy organizm ludzki wymaga odpowiedniego pokarmu, od którego zależą: jego energja, zdolność do pracy i zdrowie, w tej samej mierze wydajność motoru zależną jest od stosowanego środka smarniczego. Skutkami używania niewłaściwego oleju są nadmierne koszty remontu.

Autotechniczny Wydział Inżynierów Vacuum Company nie wspomina nigdy o oleju lekkim, średnim lub ciężkim — jego dążeniem jest ustalić właściwy środek smarniczy dla każdego typu motoru.

Badania naukowe i praktyczne, prowadzone od czasu istnienia samochodów Forda wykazały, że olej cięższy niż **GARGOYLE MOBILOIL „E"** do smarowania motorów Ford nie nadaje się.

Gdyby użycie cięższego oleju odpowiadało samochodowi Ford, to Vacuum Oil Company olej taki by polecało, tembardziej, że na całym świecie uzyskało świetne rezultaty ciężkimi olejami, polecanymi do smarowania motorów innego typu.

Do smarowania motorów Ford nadaje się jedynie olej lekki o wysokiej wartości smarniczej jak **GARGOYLE MOBILOIL „E"** i do tego rodzaju motorów nie powinien być użyty inny olej.

GARGOYLE MOBILOIL „E" szybko się rozpyla i dostaje się również szybko na wszystkie części podlegające smarowaniu, okrywając je powłoką olejową. Nadmierne przedostawanie się oleju do komory spalinowej nie ma w tym wypadku żadnych szkodliwych skutków dlatego, że olej ten całkowicie się spala i osad węglowy należy do wielkich rzadkości.

GARGOYLE MOBILOIL „E" jest najlepszym środkiem smarniczym dla przekładni i dyfereencjału samochodu Ford.

Jeśli przeto chcecie uniknąć przerw w ruchu i utrzymać lekki bieg samochodu Ford, to używajcie do smarowania wyłącznie **GARGOYLE MOBILOIL „E"!**

TABELA POLECAJĄCA.

(Skrócony wyciąg.)

Polecenia te odnoszą się do właściwych gatunków GARGOYLE MOBILOIL przeznaczonych do smarowania poszczególnych typów automobili osobowych i ciężarowych, motocykli i motorów pomocniczych, konstrukcji od roku 1922 do 1926 łącznie. Litery podane przy różnych fabrykatach i typach oznaczają markę lub marki GARGOYLE MOBILOIL, które winne być użyte. O ile poleca się używanie w lecie i w zimie różnych gatunków GARGOYLE MOBILOIL, wówczas olej polecany na porę zimową winien być używany przy temperaturze od 0° C do minus 18° C. Przy wszystkich temperaturach poniżej minus 18° C poleca się używać GARGOYLE MOBILOIL ARCTIC (za wyjątkiem automobilu marki Ford, do smarowania którego GARGOYLE MOBILOIL "E" jest polecany).

Objaśnienie do odczytywania Tabeli Polecającej:

A oznacza GARGOYLE MOBILOIL "A"
B „ GARGOYLE MOBILOIL "B"
BB „ GARGOYLE MOBILOIL "BB"
E „ GARGOYLE MOBILOIL "E"
Arç „ GARGOYLE MOBILOIL Arc
TT „ GARGOYLE MOBILOIL "TT"

P: Samochód osobowy C: Samochód ciężarowy

NAZWY AUTOMOBILI OSOBOWYCH I CIĘŻAROWYCH	1926		1925		1924		1923		1922	
	latem	zimą	latem	zimą	latem	zimą	latem	zimą	latem	zimą
Samochody										
Adler (P, C)	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A
Austro-Daimler (P) (AD, ADV)	A	Arc	A	Arc	A	Arc	A	Arc	A	Arc
„ „ (P) (ADM)	BB	A	BB	A	BB	A	BB	A	—	—
Benz (P)	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A
Benz Söhne (P)	—	—	—	—	—	—	BB	A	BB	A
Berliet (P)	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A
Buick (P)	A	Arc	A	Arc	A	Arc	A	Arc	—	—
Cadillac (P)	A	Arc	A	Arc	A	Arc	A	A	—	—
Chevrolet (P, C)	Arc	Arc	Arc	Arc	Arc	Arc	Arc	Arc	—	—
Citroën (P) (5 H. P.)	A	Arc	A	Arc	A	Arc	A	Arc	A	Arc
„ (P) (10 H. P.)	BB	A	BB	A	BB	A	BB	A	BB	A
De Dion Bouton (P) (8 H. P.)	A	Arc	A	Arc	—	—	—	—	—	—
Dodge Bros. (P)	A	Arc	A	Arc	A	Arc	A	Arc	—	—
Fiat (P, C)	BB	A	BB	A	BB	A	BB	A	BB	A
Ford (P, C)	E	E	E	E	E	E	E	E	—	—
Gräf & Stift (P) (VK, V4, SR3)	—	—	A	Arc	A	Arc	A	Arc	A	Arc
Hispano-Suiza (P)	BB	A	BB	A	BB	A	BB	A	BB	A
Horch (P) (10/35, 18/50 H. P.)	—	—	—	—	BB	A	BB	A	BB	A
Lancia (Lambda) (P)	A	Arc	A	Arc	A	Arc	A	Arc	—	—
Laurin & Klement (P)	A	Arc	A	Arc	A	Arc	A	Arc	A	Arc
Mathis (P) (8 & 11 H. P.)	A	Arc	BB	A	—	—	—	—	—	—
Mercedes (P) (W. S.)	—	—	—	—	A	Arc	A	Arc	A	Arc
Minerva (P) (16 H. P. 4-Cyl.)	A	A	A	A	—	—	—	—	—	—
Packard (Eight) (P)	A	Arc	A	Arc	A	Arc	A	Arc	—	—
Peugeot (P) (5, 15 H. P. & Quadrillette)	BB	A	BB	A	BB	A	BB	A	BB	A
Praga (Piccolo, Alfa) (P)	A	A	A	A	A	A	—	—	—	—
Renault (P) (6 H. P.)	A	Arc	A	Arc	A	Arc	A	Arc	—	—
Steyr (P) (4-Cyl.)	—	—	—	—	A	Arc	A	Arc	A	Arc
Studebaker (P) (Two Wheel Brakes)	A	Arc	A	Arc	A	Arc	A	Arc	—	—
Tatra (P) (10 & 17)	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A
Motocykle										
A. J. S. (349 cm³ O. H. V. & 498 cm³ O. H. V.)	B	TT	B	TT	B	TT	B	TT	—	—
Austro-Motorette	BB	BB	BB	BB	BB	BB	BB	BB	BB	BB
Excelsior (U. S. A.) (Super X)	BB	A	BB	A	—	—	—	—	—	—
Gnôme & Rhône (175 cm³)	BB	BB	BB	BB	BB	BB	BB	BB	BB	BB
Harley-Davidson	B	A	B	A	B	A	B	A	B	A
Indian (Scout)	BB	A	BB	A	BB	A	A	A	A	A
„ (Prince)	BB	A	BB	A	—	—	—	—	—	—
N. S. U.	B	A	B	A	B	A	B	A	B	A
Puch (LM, LMS)	—	—	B	BB	B	BB	B	BB	B	BB
Triumph (niem.) (Knirps)	BB	BB	BB	BB	BB	BB	BB	BB	BB	BB
Wanderer	B	A	B	A	B	A	B	A	B	A

Przenośnia i dyferencjał.

Do właściwego smarowania przenośni i dyferencjału należy używac GARGOYLE MOBILOIL "C", "CC", lub GARGOYLE MOBILUBRICANT tak jak podane w kompletnem wydaniu Tabeli Polecającej.



Mobiloil

Kierujcie się Tabelą Polecającą.

VACUUM OIL COMPANY S.A.

CZECHOWICE, poczta Dziedzice. **ODDZIAŁ: WARSZAWA, ul. ELEKTORALNA 11.**